

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, главный государственный  
таможенный инспектор ОТП и ТК  
Челябинской таможни

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н.

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

Перемещение товаров и транспортных средств через  
таможенную границу ЕАЭС: принципы, процедуры,  
оформление

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2021.583.ПЗ ВКР

Руководитель работы  
доцент кафедры ТД, к.э.н.  
\_\_\_\_\_ И.Ю. Максимов  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Автор работы  
студент группы ЭУ – 574  
\_\_\_\_\_ Р.М. Кариев  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

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

Челябинск 2021

## АННОТАЦИЯ

Кариев Р.М. Перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС: принципы, процедуры, оформление. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ – 574, 2021. – 78 с., 1 табл., 14 рис., библиогр. список – 34 наим.

Предмет выпускной квалификационной работы – совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

Объект выпускной квалификационной работы – деятельность таможенных органов по контролю перемещения товаров и транспортных средств.

Цель выпускной квалификационной работы – поиск проблем и способов решений по деятельности таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль при перемещении товаров и транспортных средств.

В выпускной квалификационной работе исследованы теоретические аспекты правового регулирования при перемещении товаров и транспортных средств, а также рассмотрены проблемы возникающие в процессе перемещения таких товаров через таможенную границу ЕАЭС. Проанализирована динамика показателей грузооборотов государств-членов ЕАЭС с учетом видов пункта пропуска. Выявлены пути решения проблем в области таможенного дела при перемещении транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС, а также разработаны проектные предложения по совершенствованию таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств.

Результаты выпускной квалификационной работы имеют практическую значимость в повышении результативности деятельности таможенных органов по контролю товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	8
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ, А ТАКЖЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ .....	12
1.1 Правовое регулирование рынка таможенных услуг .....	12
1.2 Правовое регулирование перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу .....	15
1.3 Проблемы, возникающие в процессе перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС .....	30
2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ, ДИНАМИКИ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МЕСТАХ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТГ СТРАН ЕАЭС .....	44
2.1 Объекты таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС: пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС .....	44
2.2 Анализ динамики показателей грузооборота государств-членов ЕАЭС с учетом типов пунктов пропуска .....	52
2.3 Анализ текущей ситуации и определение путей решения проблем в области таможенного дела при перемещении транспортных средств через таможенную границу .....	59
3 ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТГ ЕАЭС .....	63
3.1 Разработка рекомендаций по совершенствованию механизма взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД .....	63
3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию таможенного контроля при перемещении транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС ..	68
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	73
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	75

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы.** Таможенный контроль является одним из главных воздействий государственного влияния на внешнеторговый оборот. С ее помощью государство, с одной стороны, гарантирует свободный доступ российской экономики в мировую экономическую систему, а с другой – порядком установления запретов и ограничений на импорт и экспортопределенных товаров путем выдачи лицензий, квот и использования ряда иных мер:

- 1) защищает интересы российских потребителей импортируемых товаров;
- 2) защищает экономическую безопасность страны, общественный порядок, жизнь и здоровье людей, нравственные устои и культурные ценности в обществе;
- 3) а также комплектование доходной части федерального бюджета за счет взимания таможенных пошлин при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Российской Федерации.

Перемещение товаров и грузов через таможенную границу может производиться разными участниками внешней торговли. Под перемещением понимаются действия по ввозу на таможенную территорию либо вывозу с нее товаров любым видом транспорта, а порядок перемещения устанавливается законом. Для перемещения товаров имеются специально оборудованные пункты пропуска, размещенные на таможенной границе, а также иные места, предусмотренные законом.

Контрольно-пропускные пункты оборудованы в аэропортах, морских и речных портах, автобусных и железнодорожных вокзалах, грузовых терминалах. Перемещение через таможенную границу контролируется таможенными органами. Их задача предотвратить импорт товаров, представляющих серьезность для граждан и для страны, например, контрабанду, нелегальные товары, а также предотвратить экспорт товаров, запрещенных законом.

Кроме того, таможенные органы собирают таможенные платежи, пополняя государственный бюджет. Преимущественно значительным шагом перемещения товаров является таможенное оформление. Прежде всего, для таможенного

оформления товаров вам нужно будет зарегистрироваться на таможне и собрать нужные документы. Реформа российской экономической системы, также сориентированная на создание экономики развития, требует разработки нового механизма государственного регулирования экономической сферы, в том числе в сфере внешнеэкономических связей. Значительным аспектом данного механизма российской таможенной системы является восстановление ее «традиционных» функций и в настоящее время играющей все более значительную роль в осуществлении государственного регулирования внешнеэкономической деятельности.

Гипотеза, которая будет считаться актуальностью предоставленной темы дипломной работы, не только с теоретической точки зрения, но одной из самых необходимых с практической точки зрения.

Таможенная служба с появлением новой структуры государственного устройства, стала объективной необходимостью. Перед таможенными органами встали непростые задачи по обеспечению защиты экономических интересов государства. Таможенные органы РФ при исполнении своих функций сотрудничают с таможенными и иными органами иностранных государств и международными организациями.

Независимые государства сами определяют те сферы, в которых правовое регулирование ориентировано на обеспечение государственных интересов и безопасности и осуществляется государственными органами. К ним относится таможенная сфера, которая появилась в связи с приобретением Казахстаном суверенитета.

Успешная деятельность таможенной системы дружественных стран подразумевает ее совместимость, внедрение передовых таможенных технологий, реализацию кадровой политики, улучшение законодательства в области таможенного дела, в том числе принятие новых таможенных кодексов Российской Федерации.

**Объект** выпускной квалификационной работы – деятельность таможенных органов по контролю перемещения товаров и транспортных средств.

**Предмет** выпускной квалификационной работы – совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

**Цель** выпускной квалификационной работы – поиск проблем и способов решений по деятельности таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль при перемещении товаров и транспортных средств.

**Задачи** выпускной квалификационной работы:

- 1) изучить правовое регулирование рынка таможенных услуг;
- 2) рассмотреть правовое регулирование перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу;
- 3) изучить проблемы, возникающие в процессе перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС;
- 4) провести анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через ТГ стран ЕАЭС;
- 5) рассмотреть объекты таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС: пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС;
- 6) проанализировать динамику показателей грузооборота государств-членов ЕАЭС с учетом типов пунктов пропуска;
- 7) выявить анализ текущей ситуации и определение путей решения проблем в области таможенного дела при перемещении транспортных средств через таможенную границу;
- 8) разработать рекомендации по совершенствованию механизма взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД;
- 9) провести разработку мероприятий по совершенствованию таможенного контроля при перемещении транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

**Результаты** выпускной квалификационной работы, в частности проектные предложения по совершенствованию таможенного контроля, осуществляющего таможенными органами, в отношении товаров и транспортных средств, могут способствовать улучшению проведения таможенного контроля в отношении таких товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ, А ТАКЖЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ

## 1.1 Правовое регулирование рынка таможенных услуг

Таможенная служба Российской Федерации входит в систему федеральных органов исполнительной власти. Для обеспечения выполнения поставленных перед таможенными органами задач создана необходимая правовая база и таможенная инфраструктура.

Однако таможенная политика и методы ее реализации, материально-техническое, кадровое, научно-методическое, правовое и информационное обеспечение таможенной службы пока не полностью отвечают потребностям экономики страны.

Основной долей потребителей таможенных услуг являются государство и участники ВЭД. Основными участниками таможенных услуг являются органы импорто-экспортного контроля; хозяйственные субъекты, которые осуществляют внешнеэкономическую деятельность; таможенные агенты; владельцы таможенных складов и складов временного хранения; транспортно-экспедиционные компании; организации-поручители.

Виды таможенных услуг имеют разнообразие и разнородность. Среди главных видов таможенных услуг можно выделить:

- 1) услуги для оформления различных таможенных документов по экспорту-импорту;
- 2) услуги транспортировки товаров и услуг через таможенную границу, включая оформление таможенных документов;
- 3) услуги расчета таможенных платежей;
- 4) транспортные импорто-экспортные услуги;
- 5) услуги участникам внешней экономической деятельности в области регулирования ВЭД;



б) услуги по хранению товаров на таможенных складах;

7) услуги по консультированию-информационным вопросам в области таможенного регулирования;

8) услуги по сопровождению грузов на территории Российской Федерации.

Государственная политика в области тарифного регулирования внешней торговли и всей внешнеэкономической деятельности осуществляется с помощью государственных таможенных органов.

В наше время сосредотачивается острая необходимость разработки новых вариантов к изменению норм таможенной политики, и обеспечения ее гибкости и адаптивности к изменениям экономической ситуации в стране и направленных на защиту национальных интересов.

Наличие профессиональных, лицензированных организаций таможенных представителей является необходимым условием внедрения в практику ведущих форм таможенного контроля и оформления, повышения гарантии поступления таможенных платежей в федеральный бюджет, пресечение злоупотребления должностными обязанностями отдельными лицами.

С недавних пор в Российской Федерации деятельность таможенных представителей регулируется статьей 401 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) о «Деятельности таможенного представителя» и ФЗ от 03.08.2018 № 289 «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Так же рынок таможенных услуг регулируется Гражданским кодексом, а именно порядок заключения договора между компанией и представителем ее интересов на таможне. Трудовой кодекс РФ регулирует часть оформления отношений специалиста по таможенному оформлению с компанией, которая нуждается в его услугах.

Таможенным представителем является российское юридическое лицо, включенное в реестр таможенных представителей на основании статьи 402 ТК

ЕАЭС, который действует согласно действующему законодательству ФТС России. Ведение, формирование и публикация указанных реестров Таможенных представителей предусмотрено статьями 398, 401, 404, 405 ТК ЕАЭС и осуществляется в соответствии с решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 11.12.2012 года № 271 «О формировании общих реестров лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, владельцев свободных складов, резидентов (участников) свободных (специальных, особых) экономических зон».

Таможенный представитель может на основании выданного ему службой свидетельства, осуществлять указанные операции по поручению декларанта или от его имени, и других заинтересованных лиц. Считается что взаимоотношения таможенных представителей с декларантами (юридические или физические лица) строятся на договорной основе. В этом случае использование услуг таможенного представителя не является обязательным условием ведения внешнеэкономической деятельности, то есть, декларант, имеющий компетенцию в сфере таможенного дела, может сам заниматься оформлением, перемещаемых через границу товаров и транспортных средств.

Так, деятельность юридических лиц в области таможенного регулирования заключается в совершении действий и операций, имеющих юридическое значение, с товарами, которые представляют для таможенных целей статус товаров, подлежащих таможенному контролю, до их выпуска для свободного обращения на таможенной территории РФ таможенными перевозчиками, владельцами складов временного хранения, таможенными представителями и владельцами таможенных складов.

Несмотря на ослабление развития публично-правового регулирования в Российской Федерации и, тем самым расширение функций участников ВЭД, которые не являются субъектами частного права, мероприятия по оказанию услуг в таможенной сфере в основном решаются за счет использования ведущих принципов административного права.

При этом оказание коммерческих услуг в таможенной сфере юридическими лицами, а также условия осуществления такой деятельности обязательно связаны с вступлением в правоотношения с таможенными органами независимо от воли этих субъектов частного права.

Государство, выполняя свои экономические функции, преследует собственные общественные интересы: эффективное управление государственной собственностью; обеспечение качества и безопасности товаров, работ и услуг; стремление к интеграции российской экономики в мировое хозяйство.

## 1.2 Правовое регулирование перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу

Перед тем, как говорить о правовом регулировании декларирования товаров, нужно подробно остановиться на сути декларирования.

Как известно, при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу, лицо которое перемещает товары, должно обязательно, пройти процедуру таможенного оформления. Эта процедура имеет много ступеней и для предотвращения проблем при ее прохождении нужно соблюдать последовательность, плюс ко всему правильно и грамотно заполнять декларацию и сопроводительные документы.

Декларация – это заявление, которое подает субъект внешней торговли для предоставления таможенному органу сведений о перемещаемых им через таможенную границу товаров и транспортных средств, об их таможенном режиме, а также сведений, которые необходимы для таможенных целей.

В настоящее время декларирование является обязательно процедурой и в установленном порядке, является обязательным условием для перемещения товаров и транспортных средств через границу. Процедуры соблюдения декларирования и правильность декларирования зависит не только от товаров которые перемещаются через таможенную границу страны, но и от правильности

ее заполнения, от полноты взимания таможенных пошлин и их уплаты, которые являются в свою очередь частью дохода Российского бюджета.

Правовые основания для декларирования содержатся в главе 14 ТК ЕАЭС. Декларация может быть в письменной, устной, электронной и согласованной форме. Самой надежной и перспективной является электронная форма заполнения декларации. В настоящее время почти 90% деклараций во всех странах, оформляются в электронном виде.

В Российской Федерации по сей день используется письменная форма декларирования.

В сфере ВЭД (при перемещении товаров хозяйствующими субъектами) применяется установленная форма грузовой таможенной декларации.

Поэтому грузовая таможенная декларация – это документ единой формы, содержащий в закодированном виде все необходимые для таможенных операций (в соответствии с декларируемым таможенным режимом) сведения о перемещении товаров через таможенную границу Российской Федерации.

Государственное регулирование внешнеторговой деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации, в соответствии с которым в грузовой таможенной декларации установлены таможенные пошлины, налоги, запреты и ограничения на все действия, которые могут быть применены к товарам и услугам, если товар декларируется.

В настоящее время в Российской Федерации, помимо таможенного кодекса Российской Федерации, действуют нормативные правовые акты Таможенной службы России по заполнению грузовой таможенной декларации. В обязанности данного лица входит инструкция о порядке заполнения таможенной декларации, утвержденная приказом Государственного таможенного комитета России от 21 августа 2003 года № 915 и утвержденная приказом Росстандарта от 14 мая 2004 года № 570 [29].

Декларирование товаров производится декларантом или таможенным представителем которого может выбрать декларант. Перечень сведений,

подлежащих указанию, ограничивается таможенной декларацией только в том случае, если эти сведения необходимы для целей исчисления и обмена, формирования таможенной пошлины, таможенной статистики и применения таможенного законодательства Российской Федерации.

В таможенной декларации в соответствии со статьей 124 ТК ЕАЭС могут быть указаны следующие основные сведения (в том числе в зашифрованном виде):

1) сведения о декларанте, таможенном представителе отправителя и получателя товара, указанные в статье 16 Трудового кодекса Российской Федерации;

2) сведения о международных перевозках товаров через таможенную территорию Российской Федерации под таможенным контролем и (или) транспортных средствах, используемых для их перевозки;

3) сведения о товарах: наименование, описание, соответствие классификационному коду товаров товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности, наименование страны, наименование страны происхождения отправления (назначения), описание (количество упаковок, тип, маркировка и серийные номера), количество в килограммах (масса и брутто-нетто), а также в других единицах измерения, таможенная стоимость;

4) сведения об исчислении таможенных пошлин: таможенных пошлин, налогов и таможенных пошлин по ставкам ввозных, тех же вывозных таможенных пошлин, налогов и таможенных пошлин; льгот по применению, налогов и таможенных пошлин; тарифных преференций по применению, таможенных пошлин, налогов и таможенных пошлин при исчислении сумм; таможенных пошлин, налогов и таможенных пошлин для целей зачета и уплаты таможенных;

5) сведения о внешнеэкономической сделке и ее основных условиях;

6) информация о введении ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации О государственном регулировании внешнеторговой деятельности;

- 7) информация производителя-грузоотправителя;
- 8) сведения, подтверждающие соблюдение условий помещения товаров под заявляемый таможенный режим;
- 9) сведения о документах, необходимых для декларирования (ст. 131 ТК ЕАЭС);
- 10) место и дата подачи таможенной декларации.

В мерах обеспечения эффективности контроля за соблюдением таможенного законодательства в сфере таможенного дела федеральное министерство РФ имеет полномочия создавать отдельные таможенные органы РФ в соответствии с пунктом 2 статьи 125 ТК ЕАЭС для декларирования отдельных видов товаров. С одной стороны, это возможно только в отдельных случаях, предусмотренных Трудовым кодексом РФ:

- 1) при необходимости использовать специализированное оборудование и (или) специальные знания для таможенного оформления таких товаров, как культурные ценности, оружие, военная техника и боеприпасы, радиоактивные и расщепляющиеся материалы [34];

- 2) на вид транспорта, используемый для перевозки, международных перевозок грузов (автомобильных, морских (речных), воздушных, железнодорожных, трубопроводных и линий электропередачи);

- 3) в случае перемещения через таможенную границу отдельных видов товаров, частых случаев отражения в них правонарушений таможенного законодательства-запретов и ограничений, установленных Российской Федерацией в соответствии с законодательством Российской Федерации, регулирующим государственную внешнеторговую деятельность;

- 4) при необходимости осуществлять специальный контроль за отдельными товарами, содержащими объекты интеллектуальной собственности, в соответствии с перечнем, установленным Правительством Российской Федерации.

Статьи 126, 127 Трудового кодекса Российской Федерации регулируют деятельность другого участника процесса декларирования товаров-декларанта.

В соответствии с пунктом 2 статьи 126 Таможенного кодекса Российской Федерации, за исключением случаев перемещения товаров через таможенную границу, им может быть только декларант:

1) для личных и семейных, бытовых и иных нужд физических лиц, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности;

2) иностранные лица, пользующиеся таможенными льготами в соответствии с главой 25 Трудового кодекса Российской Федерации;

3) иностранные организации, имеющие представительства, зарегистрированные (аккредитованные) в установленном порядке на территории Российской Федерации при применении отдельных таможенных режимов;

4) при применении иностранными перевозчиками режима таможенного транзита, срок временного хранения товаров составляет 4 месяца. Продление этого срока кодексом ЕАЭС не предусмотрено.

При ввозе товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза проводится последовательное совершение таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза, путем помещения их под соответствующую таможенную процедуру, в том числе таможенную процедуру таможенного транзита, в целях передачи в таможенный орган назначения, где и будет осуществляться таможенное декларирование.

При процедуре экспорта, товары декларируются в соответствии с таможенной процедурой которая предусматривает их вывоз, а в месте их вывоза за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза также осуществляются таможенные операции, связанные с убытием.

Общие положения о перемещении товаров через таможенную границу Союза, владении, пользовании и (или) распоряжении ими на таможенной территории Союза или за ее пределами регулируются статьей 2 ТК ЕАЭС.

Иностранные товары, ввозимые в любое из государств-членов Евразийского экономического союза и помещенные в него под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, которая предусматривает получение статуса «товары Евразийского экономического союза», получают право свободного обращения на всей таможенной территории Евразийского экономического союза.

Прибытие и отправление товаров, таможенный транзит товаров и временное хранение.

Перевозчик обязан поставить в известность таможенный орган о прибытии товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза путем предоставления документов и сведений, предусмотренных статьей 89 ТК ЕАЭС, в зависимости от вида транспорта, которым перевозятся товары или путем представления документа, который содержит сведения о регистрационном номере предварительной информации, представленной в форме электронного документа, в сроки установленные статьей 88 ТК ЕАЭС.

Законодательством Евразийского экономического союза о таможенном деле есть обязанность по предоставлению таможенному органу предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным, воздушным, железнодорожным или водным транспортом.

Предварительная информация представляется в таможенный орган государства-члена Евразийского экономического союза, на территории которого находится место ввоза товаров. Порядок и сроки представления предварительной информации о товарах, предназначенных для ввоза на таможенную территорию Евразийского экономического союза, по каждому виду транспорта утверждены отдельным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии. При перевозке грузов:

- 1) автомобильным транспортом – подается не позднее, чем за 2 часа до ввоза товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза;



2) железнодорожным транспортом – подается не позднее, чем за 2 часа до ввоза товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Если время перевозки грузов ж/д транспортом с момента отправления поезда с железнодорожной станции железной дороги до ввоза на таможенную территорию Евразийского экономического союза составляет менее 2 часов, предварительная информация предоставляется до фактического отправления поезда со станции;

3) воздушным транспортом – подается не позднее, чем за 2 часа до прибытия воздушного судна на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Если время полета, выполняемого воздушным судном, составляет менее 2 часов 30 минут, предварительная информация предоставляется не позднее чем через 30 минут после фактического вылета воздушного судна из аэропорта вылета, в аэропорт прибытия воздушного судна на таможенную территорию Евразийского экономического союза;

4) водным транспортом – подается не позднее, чем за 6 часов до запланированного времени захода судна в первый порт, расположенный на территории Евразийского экономического союза. Если время транзита (буксировки) судна до его захода в первый порт, расположенный на территории Евразийского экономического союза, составляет менее 6 часов, предварительная информация предоставляется до фактического отправления судна из порта отправления.

После совершения всех операций с товарами, установленных таможенным законодательством Евразийского экономического союза, в месте прибытия товары могут помещаться под выбранную таможенную процедуру в соответствии со статьей 88 ТК ЕАЭС.

В случае помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, транзитная декларация и ее документы представляются декларантом процедуры в таможенный орган в электронном виде. Допускается подача транзитной декларации в бумажном виде в случаях, определенных

законодательством Евразийского экономического союза и законодательством Российской Федерации.

В марте 2017 года появилась возможность применения предварительного декларирования транзитной процедуры до прибытия товаров в пункты пропуска, через государственную границу РФ.

При выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, таможенный орган отправления устанавливает время таможенного транзита, маршрут перевозки и место доставки товаров.

По прибытии в зону таможенного контроля для завершения таможенной процедуры таможенного транзита перевозчик представляет транзитную декларацию и ее документы в таможенный орган назначения:

1) в отношении товаров, перевозимых автомобильным транспортом, в течение 3 часов с момента их прибытия в место доставки товаров, а в случае прибытия товаров вне рабочее время таможенного органа – в течение 3 часов с момента начала работы этого таможенного органа;

2) в отношении товаров, перевозимых ж/д, воздушным или водным транспортом, в течение времени, установленного технологическим графиком порта, аэропорта или ж/д вокзала при международных перевозках, или иного периода, установленного законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании.

После оформления указанных документов таможенным органом:

1) таможенный орган назначения завершает транзитную процедуру в кратчайшие сроки, но не позднее 4 часов рабочего времени таможенного органа с момента регистрации представления транзитной декларации и ее документов;

2) декларант осуществляет таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием:

а) в отношении товаров, перевозимых автомобильным транспортом, не позднее 8 часов рабочего времени таможенного органа после оформления представления документов таможенным органом назначения;

б) в отношении товаров, перевозимых ж/д, воздушным или водным транспортом, в течение времени, установленного технологическим графиком порта, аэропорта или железнодорожного вокзала при международных перевозках, или иного периода, установленного законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании.

Товары, в отношении которых упомянутые операции не совершены в установленный срок, задерживаются таможенными органами.

Особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита регламентированы положениями Федерального закона Российской Федерации от 29.07.2017 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», которые действуют в части, не противоречащей Таможенному кодексу Евразийского экономического союза.

В случае, если декларант не осуществляет вышеуказанные операции, перевозчик обязан осуществить таможенные операции по помещению доставленных товаров на временное хранение не позднее 1 рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенным органом места назначения представления документов.

Товары, в отношении которых указанные операции не совершены в установленный срок, удерживаются таможенными органами.

Особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита регулируются положениями Федерального закона Российской Федерации от 03.08.2018 № 289-ФЗ.

По прибытии товаров перевозчик или иное лицо, указанное в статье 83 ТК ЕАЭС, осуществляет таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение, в сроки, установленные статьей 88 ТК ЕАЭС.

Товар не помещается на временное хранение:

- 1) указано в пункте 6 статьи 88 Таможенного кодекса ЕАЭС;
- 2) помещается под одну из таможенных процедур, предусмотренных подпунктами 2-5 пункта 5 статьи 88 Таможенного кодекса ЕАЭС;

3) в отношении которых была составлена предварительная таможенная декларация.

Товар не помещается на временное хранение:

1) в отношении которых была составлена предварительная таможенная декларация;

2) товары ЕАЭС, прибывшие на таможенную территорию Евразийского экономического союза и иностранные товары, указанные в пункте 4 статьи 302 Таможенного кодекса ЕАЭС, помещенные под таможенную процедуру таможенного транзита для перевозки (перевозки) через территорию государства, не являющегося членом ЕАЭС;

3) МПО;

4) вывозимые с таможенной территории ЕАЭС, в отношении которых таможенная процедура таможенного транзита завершена в месте отправления;

5) доставляется в зону таможенного контроля, установленную на объектах, в помещениях (частях помещений) и (или) на открытых площадках (частях открытых площадок) уполномоченного экономического оператора, имеющего сертификат второго или третьего типа, по окончании таможенной процедуры таможенного транзита.

Если по истечению трех часов после завершения таможенной процедуры таможенного транзита перевозчик или иное заинтересованное лицо не осуществил таможенные операции по таможенному декларированию товаров, товары могут быть помещены под процедуру временного хранения.

В соответствии со статьей 101 ТК ЕАЭС срок временного хранения товаров срок временного хранения товаров составляет 4 месяца. Продление этого срока кодексом ЕАЭС не предусмотрено.

Международные транспортные средства, временно ввезенные на таможенную территорию таможенного союза, имеют статус иностранных товаров.

Временный ввоз международных транспортных средств, завершенных их вывозом на таможенную территорию таможенного союза в сроки,

предусмотренные статьей 343 ТК ЕАЭС, или путем помещения их под таможенные процедуры, за исключением таможенного способа таможенной перевозки.

Вывоз на таможенную территорию ЕАЭС временно ввезенных международных транспортных средств может осуществляться любым таможенным органом.

На основании статьи 276 ТК ЕАЭС. Условия вывоза с таможенной территории Союза и нахождения за пределами таможенной территории Союза временно вывозимых (временно вывезенных) транспортных средств международной перевозки:

1) временно вывозимые транспортные средства международной перевозки вывозятся с таможенной территории Союза без уплаты вывозных таможенных пошлин;

2) временно вывезенные транспортные средства международной перевозки ввозятся на таможенную территорию Союза без уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов при соблюдении условий нахождения и использования временно вывезенных транспортных средств международной перевозки за пределами таможенной территории Союза;

3) срок нахождения за пределами таможенной территории Союза временно вывезенных транспортных средств международной перевозки не ограничивается;

4) временно вывезенные транспортные средства международной перевозки, находящиеся за пределами таможенной территории Союза, являющиеся товарами Союза, могут быть помещены под таможенную процедуру экспорта.

Определенное использование международных транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку товаров и (или) багажа внутренними перевозками через таможенную территорию таможенного союза, определяется международными договорами государств-членов таможенного союза.

Использование временного ввоза транспортных средств для международных перевозок или их передача другим физическим лицам в отдельных частях пункта 2 статьи 344 ТК ЕАЭС допускается при условии, что это транспортное средство помещено под таможенные процедуры.

При таком способе исполнения без помещения временного ввоза транспортных средств для международных перевозок под таможенные процедуры таможенные тарифы и налоги уплачиваются в размере, соответствующем суммам ввозных таможенных пошлин и налогов, подлежащим уплате, если такое транспортное средство международных перевозок помещается под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, без учета тарифных преференций и льгот, уплачиваемых по таможенным пошлинам и налогам, исчисленным в день регистрации таможенной декларации транспортного средства.

В этом случае крайним сроком уплаты таможенных пошлин и налогов считается первый день совершения указанных действий, а для вас этот день не установлен день оформления таможенными органами таможенной декларации транспортного средства.

Временный вывоз международного транспортного средства допускается при условии, что это международное транспортное средство является продуктом таможенного союза и зарегистрировано на территории государства-члена таможенного союза на лицо, находящееся в государстве-члене таможенного союза, за исключением случаев, предусмотренных частью второй настоящего пункта и пунктом 4 статьи 345 ТК ЕАЭС.

Временный вывоз воздушных судов в качестве транспортных средств для международных перевозок допускается при условии, что воздушное судно является грузовым таможенным союзом и используется лицом в государство-член таможенного союза для целей международных перевозок.

Международные транспортные средства, которые товары таможенного союза временно вывозят с таможенной территории таможенного союза, при

фактическом вывозе на эту территорию, сохраняют статус товаров таможенного союза, а международные транспортные средства, указанные в пункте 4 настоящей статьи, сохраняют статус иностранных товаров.

ТК ЕАЭС Статья 275. Условия нахождения и использования на таможенной территории Союза временно ввезенных транспортных средств международной перевозки.

Международные транспортные средства, временно вывозимые с таможенной территории таможенного союза без уплаты вывозных таможенных пошлин.

Допускается временный вывоз международных транспортных средств, ранее помещенных под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) или условного выпуска товаров в соответствии со статьей 219 Содержание и применение таможенной процедуры временного ввоза (допуска).

Временный вывоз международного транспортного средства допускается независимо от того, является ли оно лицом и используется ли в каких-либо целях за пределами таможенной территории таможенного союза.

Сроки временного вывоза международных транспортных средств не ограничены.

Разрешается осуществлять международные транспортные операции, временно снятые с транспортных средств:

- 1) управление и (или) техническое обслуживание операций, необходимых для обеспечения их сохранности, эксплуатации и технического обслуживания в том состоянии, в котором они находятся в день вывоза, необходимость такой операции возникла при использовании данного транспортного средства для международных перевозок;

- 2) проведение безвозмездного (гарантированного) ремонта;

- 3) ремонтные работы, в том числе капитальный ремонт, выполняемые для восстановления международных транспортных средств после их повреждения в результате аварии или действия непреодолимой силы за пределами таможенной территории таможенного союза.

Ремонтные операции и (или) иные операции, не предусмотренные пунктом 1 статьи 347 Таможенного кодекса Таможенного союза, в отношении временно вывезенных транспортных средств для международных перевозок при условии возможности помещения этого транспортного средства под таможенную процедуру переработки за пределами таможенной территории.

Если данная операция осуществлялась без помещения временно вывезенных транспортных средств для международной перевозки под таможенную процедуру переработки за пределами таможенной территории, таможенные пошлины, налоги в соответствии со статьей 262 Таможенного кодекса Таможенного союза подлежат уплате при ввозе такого транспортного средства для международной перевозки.

Временный вывоз международных транспортных средств, завершаемых их ввозом на таможенную территорию таможенного союза или путем помещения международных транспортных средств, товаров таможенного союза, под таможенную процедуру вывоза или переработки за пределы таможенной территории, и международных транспортных средств, указанных в пункте 4 статьи 345 Таможенного кодекса Таможенного союза, под таможенную процедуру реэкспорта.

В случае передачи права собственности на временно вывозимое международное транспортное средство иностранному лицу, лицо, вывозившее такое Международное транспортное средство, обязано разместить в Международном транспортном средстве товары таможенного союза, подпадающие под таможенную процедуру вывоза, и международное транспортное средство, указанное в пункте 4 статьи 345 Таможенного кодекса, в соответствии с таможенной процедурой реэкспорта в течение 30 дней со дня передачи права собственности на вывозимые международные транспортные средства.

Таможенное декларирование таких товаров без предоставления их в таможенный орган.



После завершения временного вывоза международные авто ввозят их через таможенную зону таможенного союза, например, через таможенную зону международного ввоза транспортных средств таможенного союза без уплаты таможенных пошлин и налогов.

Временно вывозимые международные транспортные средства могут ввозиться на таможенную территорию таможенного союза любым таможенным органом.

Специальное оборудование, временно ввезенное международным транспортным средством в целях погрузки, разгрузки, обработки и защиты товаров или услуг пассажиров и / или грузов, перевозимых этим международным транспортным средством, независимо от того, может ли оно использоваться отдельно в качестве международного транспортного средства или ввозиться на таможенную территорию таможенного союза без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного и технического контроля.

Запасные части и оборудование, предназначенные для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации международных транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию таможенного союза, без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного и технического контроля.

Таким образом, из выше перечисленного делаем следующий вывод, помимо временного ввоза транспортных средств международной перевозки, допускается выполнение наиболее распространенных операций по их техническому обслуживанию или ремонту, требуется, чтобы они перемещались на таможенную территорию таможенного союза или оставались на указанной территории:

- 1) не допускается въезд на таможенную территорию ЕАЭС;
- 2) использование временно ввезенного международного транспортного средства для перевозки товаров, пассажиров и (или) багажа в начале и в конце таможенной территории таможенного союза (перед, для целей использования в настоящей главе, внутренним транспортом таможенной территории таможенного союза);

3) передача временно ввезенных транспортных средств международной перевозки другому лицу, в том числе в аренду (субаренду), за исключением их передачи в ремонт, техническое обслуживание, хранение или передачу в целях завершения транспортной операции непосредственно вывезенными транспортными средствами для международной перевозки.

Изучение правовых норм, регламентирующих декларирование товаров, показало, что наиболее перспективным является электронное декларирование, которое повсеместно уже используется в наиболее развитых странах и позволяет исключить личные контакты таможенника и представителя бизнеса. Однако перевод на электронный режим декларирования в России осложняется незавершенностью правового регулирования данного вопроса и недостатка финансовых средств.

Трудности при декларировании товаров для участников ВЭД и таможенных брокеров возникают в виду все еще большого количества ведомственных правовых актов по вопросам декларирования.

### 1.3 Проблемы, возникающие в процессе перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС

Настоящее и будущее любого государства во многом зависит не только от содержания его внутреннего развития, но и от характера связей с внешним миром. Связи осуществляются преимущественно через границы и в определенном пространстве (таможенная территория и таможенная граница), что, безусловно, определяет необходимость отмены таможенной политики России в целом и борьбы с контрабандой, в частности, занимает принципиально важное место в системе реализации ее национальных интересов.

Таможенный союз создан в целях обеспечения свободного перемещения товаров во взаимной торговле и обеспечения благоприятных условий торговли Таможенного союза с третьими странами, а также развития экономической интеграции сторон. С учетом международного опыта любая экономическая

интеграция сопровождается различными проблемами и трудностями, в том числе связанными с порядком перемещения транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза. В настоящее время при пересечении таможенной границы международным транспортным средством таможенный орган вправе истребовать коммерческие и транспортные (перевозочные) документы, подтверждающие страну происхождения товаров в соответствии с пунктом 1 Решения Комиссии Таможенного союза от 17.08.10 № 335. На основании пакета документов, представленных на границе, таможенные органы определяют вывоз товаров с территории государств-членов Таможенного союза или третьих стран. По отзывам участников СОЭ, процедура проверки документов с целью признания статуса товаров Таможенного союза занимает длительное время, часть товаров (около 20%) размещается на СВХ. При этом участники внешнеэкономической деятельности контролируют не упрощение таможенной процедуры таможенного транзита, а, наоборот, его усложнение и увеличение транспортных очередей на таможенной границе. Полное решение этой проблемы возможно только на этапе формирования Единого экономического пространства [24, С. 90].

Многие участники внешнеэкономической деятельности считают процедуру таможенного оформления в России самой опасной и сложной точкой внешнеторговых поставок по ряду причин:

1) сложное, противоречивое, многоуровневое и постоянно меняющееся законодательство, подзаконные акты и положения противоречат. Особенно это отразилось на создании в 2008-2010 годах Таможенного союза России с Беларусью и Казахстаном, изменениях в законодательстве и будет еще более усилено вступлением России в ВТО;

2) высокая степень администрирования внешнеэкономической деятельности государством, особенно в таможенной сфере, посредством мер тарифного и нетарифного регулирования, а также сильная зависимость бизнеса от действий министерств и ведомств, и личных интересов;

3) высокий уровень бюрократизации таможенных процедур, внешнеторговых и валютно-финансовых операций и соответственно высокий уровень коррупции и зависимости участников рынка от решений и интересов отдельных должностных лиц;

4) чрезмерный контроль таможенных и валютных операций со стороны всех государственных контрольно-надзорных, фискальных и правоохранительных органов, который до сих пор не является эффективным;

5) снижение профессионализма и низкий уровень компетентности в области внешнеторговой и таможенной проблематики как между самими участниками рынка, так и между государственными органами.

Спорным остается вопрос о предварительном таможенном декларировании товаров. В соответствии с частью 1 статьи 193 Таможенного кодекса Таможенного союза таможенная декларация может быть подана в отношении иностранных товаров до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза. Поскольку других случаев подачи предварительной декларации Таможенного кодекса Таможенного союза не существует, российские таможенные органы часто отказывают в регистрации предварительной таможенной декларации, если товары пересекли таможенную границу Таможенного союза. В связи с этим возникает вопрос о том, как внутренний таможенный орган контролирует момент пересечения таможенной границы и является ли нарушением подача предварительной декларации на товары после ее пересечения, учитывая, что единая система контроля за перемещением товаров Таможенного союза находится на стадии разработки. Следует отметить, что статья 193 Таможенного кодекса Таможенного союза не устанавливает прямого запрета на подачу предварительной декларации на товары после пересечения таможенной границы Таможенного союза, за что административная ответственность не предусмотрена. Поэтому для участников внешней торговли было бы важно получить соответствующие разъяснения от Комиссии Таможенного союза и Федеральной таможенной службы России о возможности

использования процедуры предварительного декларирования товаров после пересечения ими границы Таможенного союза [24, С. 93].

Еще одной из основных проблем, влияющих на эффективность таможенного контроля транспортных средств, приводящих ко всем возможным нарушениям в таможенной сфере, является:

1) недостаточно развитая система кадрового обеспечения таможенных органов. Современное состояние системы кадрового обеспечения таможенных органов во многом не отвечает требованиям своего времени. В первую очередь это связано с тенденцией местных таможенных органов игнорировать современные технологии управления персоналом;

2) незаконное перемещение товаров и (или) транспортных средств международных перевозок через таможенную границу Таможенного союза. В 2013 году стоимость товаров, незаконно перемещенных через таможенную границу Таможенного союза или государственную границу Российской Федерации, составила 120,2 млн рублей;

3) незаконная деятельность в сфере таможенного дела. Например, совершение таможенных операций от имени декларанта или иных заинтересованных лиц лицом, внесенным в реестр таможенных представителей или исключенным из указанного реестра на основании недействительных документов, за исключением следующих случаев: или если таможенному законодательству Таможенного союза и (или) законодательству Российской Федерации О таможенном деле предоставлено право совершать таможенные операции без требования включения лица в реестр таможенных представителей;

4) нарушение режима зоны таможенного контроля. Под этим понимается перемещение товаров, транспортных средств или лиц, в том числе должностных лиц государственных органов, через границу зоны таможенного контроля или в ее пределах либо осуществление промышленной или иной экономической деятельности без разрешения таможенного органа [20].

Контрабанда – относительно известное явление в жизни российского общества, и во все исторические периоды борьба с контрабандой была делом государственным. Поэтому государство от имени специальных органов принимает различные меры по борьбе с контрабандой.

Контрабанда как социальное явление выражается в существенном ввозе/вывозе товаров и других материальных средств (предметов) с нарушением установленных государством правил, что приводит к разрушению основных институтов и систем общества и государства. Анализ официальной деятельности органов пограничного и таможенного контроля на современном этапе основными объектами контрабанды на международных направлениях являются [13]:

1) экспорт-энергетические ресурсы, стратегическое сырье и материалы, цветные металлы, российское оружие и боеприпасы, антиквариат, древесина, морепродукты, медикаменты;

2) импорт-алкогольные напитки, табачные изделия, автомобили, оружие, боеприпасы и взрывчатые вещества иностранного производства, наркотики, наркосодержащее сырье и другие товары народного потребления.

Деятельность контрабандной службы зависит от внешних и внутренних факторов. К внешним факторам, угрожающим экономической безопасности Российской Федерации и способствующим контрабанде, относятся:

1) преобладание сырья в российском экспорте, потеря традиционных рынков сбыта продукции военного и инженерного назначения;

2) зависимость России от импорта многих видов продукции, в том числе стратегически важных и продовольственных товаров;

3) недостаточный экспортный и валютный контроль и закрытые таможенные границы;

4) неразвитость современной финансовой, организационной, транспортной и информационной инфраструктуры для поддержания конкурентоспособности российского экспорта и рационализации структуры импорта.

К внутренним факторам, угрожающим экономической безопасности и способствующим контрабанде, относятся:

1) структурная деформация национальной экономики, унаследованная от прошлого, низкая ее конкурентоспособность, связанная с отставанием технологической базы многих отраслей, высокой энергоемкостью и ресурсоемкостью;

2) вытеснение отечественных производителей, особенно потребительских товаров, с внутреннего рынка иностранными фирмами;

3) высокий уровень отраслевого лоббирования при принятии управленческих решений;

4) несовершенство законодательства, монопольное положение и недобросовестное поведение многих хозяйствующих субъектов на российских рынках, их низкая правовая, финансовая и договорная дисциплина;

5) криминализация экономики и коррупция в сфере управления экономикой, массовое сокрытие доходов и уклонение от уплаты налогов, незаконное перечисление средств за рубеж.

Среди тенденций контрабандной деятельности на современном этапе следует отметить:

1) тесное сотрудничество между международными и российскими мафиозными структурами;

2) стремление криминальных элементов взять под контроль объекты государственного сектора экономики не только в экспортно-импортных операциях;

3) активизация международной организованной преступности, связанной с незаконным оборотом наркотиков, незаконным трансграничным оборотом оружия и боеприпасов;

4) появление нового вида контрабандных товаров – людей, что приведет к увеличению потока нелегальной иммиграции граждан третьего поколения через

территорию России, расселению некоторых из них в приграничные регионы страны и экономическому развитию территории России.

В последние годы условия деятельности подразделений Федеральной таможенной службы России и российских компаний, осуществляющих внешнеторговую деятельность, сформировались под влиянием двух основных определяющих тенденций:

- 1) процессы международной экономической интеграции;
- 2) модернизация технологии работы таможенных органов на основе внедрения информационных технологий.

Создание единого таможенного пространства с Едиными правилами и согласованной политикой в отношении третьих стран изменит условия работы, как таможенных органов, так и участников внешнеэкономической деятельности. Вместе с тем, вопросы таможенного регулирования движения товаров и транспортных средств за пределами данного объединения, а также в пределах его границ остаются одним из ключевых факторов создания условий для эффективной работы торговых организаций и экспортеров товаров.

В настоящее время основным направлением совершенствования таможенных технологий, которое привлекает внимание как таможенных органов, так и участников внешнеэкономической деятельности, является регистрация и автокомиссия, то есть организация работы по обработке массива деклараций в основном без участия человека. Российские таможенные органы работают с этой целью с 90-х годов, когда была разработана соответствующая концепция автоматизации таможенных процедур. Однако процесс занял более 20 лет, что не случайно, учитывая сложность задачи. Многие проблемы еще не были решены или полностью решены.

Основными проблемами являются (рисунок 1):



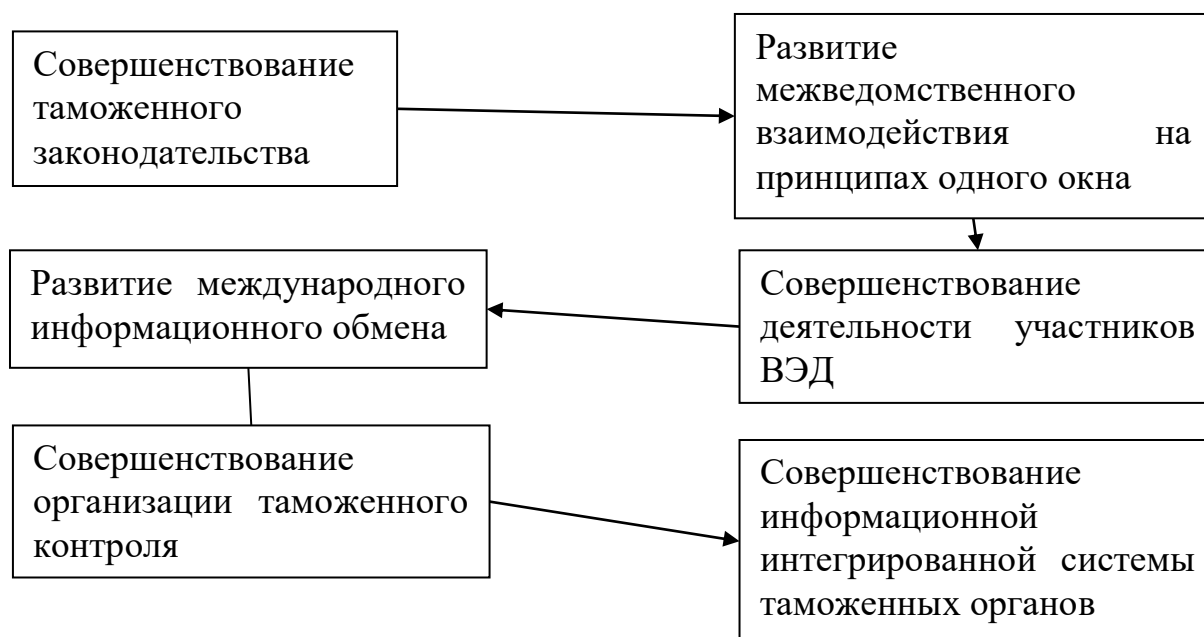


Рисунок 1 – Основные группы вопросов, требующих решения в процессе внедрения новых решений на территории ЕАЭС

Применение машинной обработки информации предъявляет определенные требования к ясности и однозначности толкования законодательных формулировок, а также адаптации законодательства к другому (компьютерному) методу обработки данных и принятия решений. Среди новых положений, ранее не отраженных в таможенном законодательстве, в проект Таможенного кодекса ЕАЭС включены положения [2]:

- 1) описание порядка передачи предварительной информации до пересечения таможенной границы товарами и транспортными средствами;
- 2) возможность полностью автоматизированной обработки документов, регистрации и выпуска товаров без участия должностных лиц;
- 3) возможность не предоставлять товаросопроводительные документы, если они имеются в распоряжении таможенного органа;
- 4) комиссия ЕАЭС обязана официально публиковать форматы передачи информации, что может значительно повысить качество используемого программного обеспечения и, как следствие, снизить количество технических ошибок в документах. На сегодняшний день этот процесс не был решен.

Данные положения требуют дальнейшего развития как в таможенном, так и в смежном законодательстве. В частности, это касается изменения подходов к ответственности за принятие решений в процессе таможенного контроля и выпуска товаров, а также придания юридической значимости сведениям предварительной информации, что позволит использовать их на следующих этапах контроля.

Существенное влияние на процесс таможенного контроля оказывает также наличие эталонных стандартов, количество которых, вопреки ожиданиям, не удалось сократить. Общая структура таможенного законодательства остается достаточно сложной, что связано с процессами расширения и углубления процесса международной экономической интеграции. Однако это создает трудности при формировании пакета товаросопроводительных документов. Ускорение процесса перемещения товаров и транспортных средств во многом зависит от четкого понимания того, какие документы и в какой момент должны быть представлены в таможенный орган.

В последние годы значительное внимание уделяется сокращению количества документов, запрашиваемых при таможенном контроле. Количество запрашиваемых документов было включено в число показателей, отражающих эффективность функционирования таможенных органов [3]. Также много обсуждалась тема использования принципа «одного окна». Здесь важны следующие аспекты. Необходимо создать систему, позволяющую осуществлять единый ввод информации и ее последующее использование для формирования ряда таможенных документов и их таможенного контроля. Единые требования к составу информации позволяют формировать:

- 1) предварительная информация о товарах и транспортном средстве (за 2 часа до прибытия на таможенную территорию);
- 2) уведомление о прибытии на таможенную территорию;
- 3) транзитная декларация.

В дальнейшем возможно формирование декларации на товар с некоторыми дополнениями на разных этапах продвижения товара. Таким образом, контроль осуществляется «горизонтально» в процессе поэтапного осуществления таможенных операций вплоть до выпуска товаров. Получение информации из альтернативного источника позволяет таможенным органам осуществлять электронную обработку данных в процессе таможенного контроля, не требуя дополнительной информации от участника внешнеэкономической деятельности и избегая огромного количества дополнительных запросов на бумажные документы и снижая вероятность фальсификации данных и обычных ошибок ручного ввода. Реализация принципа "одного окна" предполагает возможность масштабного электронного обмена данными между таможенными органами, органами государственного контроля и другими организациями, участвующими в перемещении товаров (рисунок 2).

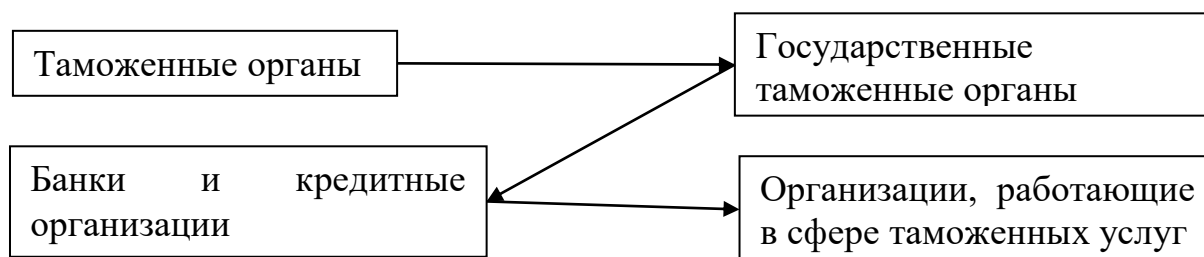


Рисунок 2 – Принципиальная схема информационного обмена таможенных органов в процессе декларирования и выпуска товаров

Работа по согласованию содержания информации и подписанию протоколов обмена информацией проводилась таможенными органами достаточно интенсивно. Однако решение этой проблемы в основном связано со следующими моментами:

- 1) уровень оснащённости органов государственного контроля далеко не одинаков и не всегда соответствует требованиям информационного обмена;
- 2) нет ясности в составе представленных товаросопроводительных документов, предоставляемых на разных этапах таможенного контроля. В первую очередь это касается требований к представлению документов, отражающих

соблюдение запретов и ограничений, законодательные основания для представления которых носят в основном ссылочный характер на огромный массив законодательных актов, состоящий из Договора о Союзе, решений Комиссии ЕАЭС, законодательства государств-членов ЕАЭС. При этом запреты и ограничения не делятся на какие-либо подгруппы, что позволяет сформировать единый подход к их предоставлению в процессе декларирования товаров. Нечеткость законодательства в этом вопросе значительно снижает эффективность предлагаемых таможенных технологий.

Многие участники внешнеэкономической деятельности также недостаточно подготовлены к процессу внедрения новых технологий. Использование таких процедур, как предварительное уведомление, уведомление и декларирование транзита перед пересечением границы, требует от участника внешнеэкономической деятельности предоставления достаточно точных данных о характеристиках перевозимой партии товаров. Однако на сегодняшний день многие контрактники не располагают такой информацией на момент отгрузки партии товара в электронном виде. С внедрением новых таможенных технологий участник ВЭД может изменить сами цепочки поставок продукции. Меняется конфигурация информационных потоков, сопровождающих движение товаров от отправителя к потребителю. В связи с этим требуется:

- 1) реструктуризация внутрикорпоративных информационных систем участников движения товаров, в том числе с целью получения точных характеристик отгруженных партий товаров;
- 2) улучшения в управлении документами;
- 3) функциональные обязанности сотрудников меняются, и их квалификация нуждается в повышении.

В некоторых случаях важны также условия работы участников внешней торговли. В частности, важна степень охвата различных регионов средствами связи и коммуникаций. Даже в некоторых регионах центральной России.

Важным моментом является организация международного информационного взаимодействия. Договор о ЕАЭС вводит принципиально новое понятие «трансграничное пространство доверия» [1], под которым понимается совокупность правовых, организационных и технических условий, согласованных государствами-членами в целях обеспечения доверия при межгосударственном обмене данными и электронными документами между уполномоченными органами. Информационные электронные системы российских таможенных органов изначально строились с учетом международного опыта, как в части формирования таможенных технологий электронной обработки данных деклараций, так и в части использования международных форматов обмена данными. В связи с этим представляется, что интеграция с информационными системами как государств Таможенного союза ЕАЭС, так и Европейского союза не имеет непреодолимых технических барьеров (рисунок 3).

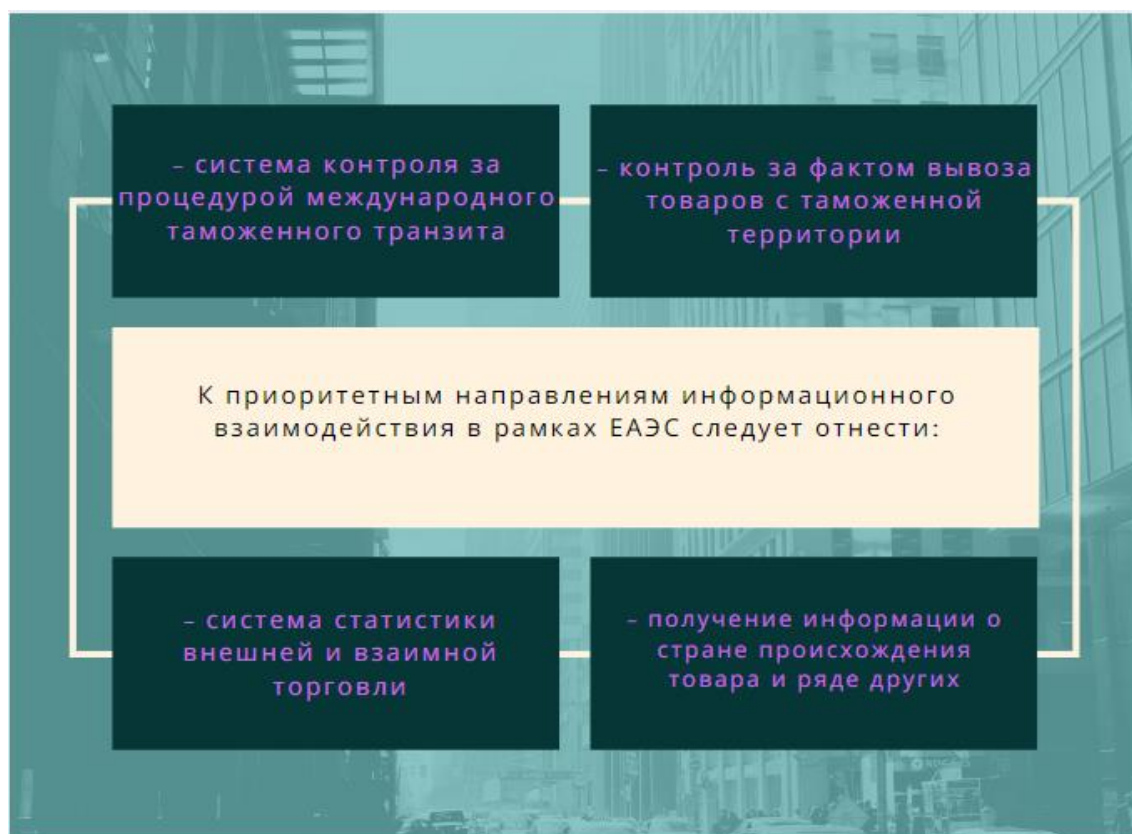


Рисунок 3 – Приоритетные направления информационного взаимодействия в рамках ЕАЭС

Наиболее существенные изменения связаны с процедурой таможенного транзита. Расширение географии интеграционного объединения предъявляет особые требования к регулированию процедуры таможенного транзита. В новом таможенном законодательстве эта процедура регламентирована более подробно. Помимо четкого применения таможенного законодательства, существуют также определенные перспективы расширения и развития рынка перевозок и экспедирования товаров для компаний, зарегистрированных в странах ЕАЭС. Таким образом, право на помещение товаров под процедуру таможенного транзита при мультимодальной перевозке двумя и более видами транспорта имеет либо компания, имеющая статус таможенного перевозчика, либо экспедиторская компания, являющаяся лицом государства ЕАЭС, при этом не требуется заполнять новую декларацию при смене вида транспорта, что позволяет расширить рынок оказания услуг по мультимодальным перевозкам для этих компаний. Принципиально новым пунктом является допуск в отдельных случаях использования иностранных транспортных средств для перевозок по таможенной территории государств-членов ЕАЭС, в том числе по внутренним водным путям для иностранных перевозчиков государств-членов ЕАЭС.

### **Выводы по главе 1.**

Существенные изменения в технологии осуществления таможенных операций требуют совершенствования организации таможенного контроля и информационной системы таможенных органов. Практика разработки программных средств таможенного контроля на протяжении многих лет основывалась на принципе внесения изменений и построения информационной системы. В результате одной из существенных проблем стало отсутствие интеграции отдельных внутренних сегментов таможенной информационной системы друг с другом. Конечно, попытки оптимизировать систему предпринимались и предпринимаются. Тем не менее практика внесения достаточно частых изменений в таможенное законодательство требует

соответствующей корректировки алгоритмов контроля. Создание единого экономического пространства в рамках ЕАЭС требует:

1) перераспределение функций таможенного контроля между национальными и наднациональными структурами;

2) корректировка и унификация баз данных НСИ, в частности, поднимается вопрос формирования единой системы учета участников ВЭД (уникальный таможенный идентификационный номер).

Подводя итог, можно отметить, что проблемы перемещения транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза как были, так и есть, поэтому необходимо принимать меры по их устранению, подходя к этому вопросу серьезно и ответственно.

## 2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ, ДИНАМИКИ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МЕСТАХ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТГ СТРАН ЕАЭС

### 2.1 Объекты таможенной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС: пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС

Сегодня вопросы развития пунктов пропуска на внешней границе Евразийского экономического союза (ЕАЭС) как одного из ключевых элементов формирования единого транспортного пространства и расширения экспорта транспортных услуг по-прежнему актуальны. Для достижения этих целей необходимо использовать логистические инструменты при принятии решений о размещении, обустройстве и эксплуатации контрольно-пропускных пунктов.

Развитие единого экономического пространства ЕАЭС является приоритетной задачей, определенной руководством государств-членов и Евразийской экономической комиссией (ЕЭК). В то же время одним из ключевых вопросов является формирование единого транспортного пространства. Следует отметить, что в этом направлении были достигнуты значительные результаты [1]:

- 1) перенос транспортного контроля на внешнюю границу (автомобильный транспорт);
- 2) унификация тарифов на железнодорожные перевозки грузов внутри государств-членов;
- 3) установление ценовых коридоров для изменения тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом;
- 4) общие принципы доступа перевозчиков государств-членов к прилегающей железнодорожной инфраструктуре других государств-членов;
- 5) осуществление автомобильных перевозок между государствами-членами на недискриминационной основе.

В то же время в целях дальнейшего развития общего транспортного пространства, увеличения экспорта транспортных услуг, развития транзитного



потенциала государств-членов ЕАЭС и экономической интеграции необходимо уделять особое внимание совершенствованию инфраструктуры, в частности, на внешней границе ЕАЭС.

Известно, что одним из наиболее значимых показателей, характеризующих качество и динамику развития ЕАЭС, а следовательно, и элементов таможенной транспортно-логистической инфраструктуры, является грузооборот товаров, перемещаемых через таможенную границу. При этом в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС (Таможенным кодексом ЕАЭС) места перемещения через таможенную границу.

Граница ЕАЭС «представляет собой пункт пропуска через государственные границы государств-членов или иные места, определенные в соответствии с законодательством государств-членов» [2], которые относятся к объектам таможенной инфраструктуры.

Контрольные точки также делятся в соответствии с другими критериями классификации. Таким образом, все пункты пропуска через таможенную границу ЕАЭС делятся по характеру международных перевозок на пассажирские, грузовые и грузопассажирские, а по порядку работы-на постоянные (работающие на регулярной основе; сезонные; работающие на нерегулярной основе) и временные. По статусу контрольно-пропускных пунктов они делятся на многосторонние (международные) и двусторонние (межгосударственные).

Суммарный объем внешней торговли товарами государств-членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) с третьими странами за январь – декабрь 2019 года составил 733,1 млрд. долл. США, в том числе экспорт товаров – 459,3 млрд. долл., импорт – 273,8 млрд. долл. По сравнению с январем – декабрем 2018 года объем внешнеторгового оборота снизился на 2,7% или на 20,7 млрд. долл., экспорт – на 6,4% (на 31,4 млрд. долл.), импорт возрос на 4,1% (на 10,7 млрд. долл.). Профицит внешней торговли составил 185,5 млрд. долл. против 227,6 млрд. долл. в январе – декабре 2018 года. Объемы внешней торговли

товарами государств-членов ЕАЭС с третьими странами за январь – декабрь 2019 (таблица 1 и рисунок 4).

Таблица 1 – Внешнеторговый оборот товарами государств-членов ЕАЭС за 2019 год

	Оборот	Экспорт	Импорт	Сальдо
<b>ЕАЭС</b>	<b>733 140,1</b>	<b>459 343,4</b>	<b>273 796,7</b>	<b>185 546,7</b>
в том числе:				
Армения	5 701,7	1 879,4	3 822,3	-1 942,9
Беларусь	35 572,4	18 393,1	17 179,3	1 213,8
Казахстан	74 783,6	51 405,7	23 377,9	28 027,8
Кыргызстан	4 232,6	1 344,4	2 888,2	-1 543,8
Россия	612 849,8	386 320,8	226 529,0	159 791,8

Данные об объемах внешней торговли ЕАЭС с третьими странами с января 2018 года по декабрь 2019 года представлены на рисунке 4.

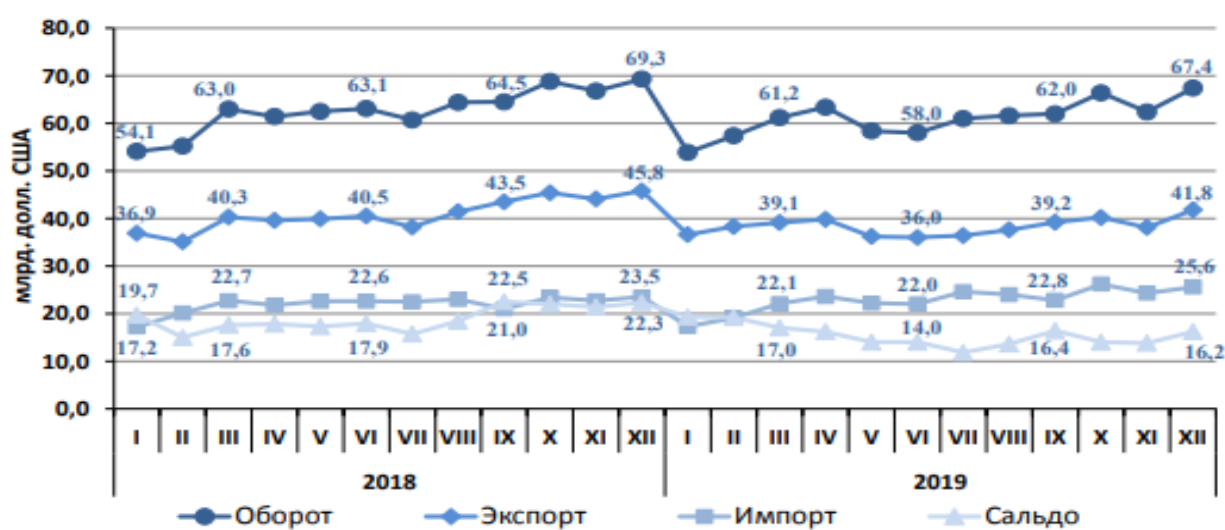


Рисунок 4 – Внешнеторговый оборот товарами государств-членов ЕАЭС за 2018 и 2019 гг.

Вклады государств-членов ЕАЭС в совокупные показатели внешней торговли (в процентах к итогу по ЕАЭС) распределились следующим образом (рисунок 5).

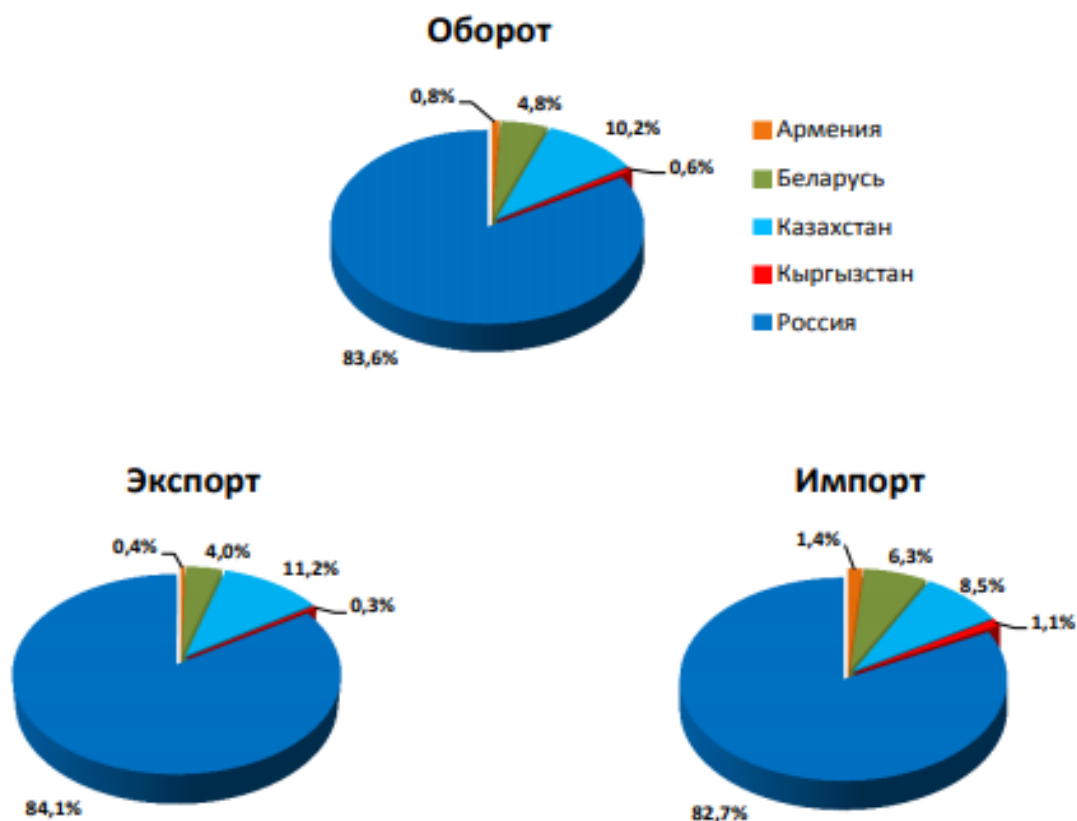


Рисунок 5 – Вклады государств-членов ЕАЭС в 2018 году

Уменьшение стоимостного объема экспорта государств-членов ЕАЭС по сравнению с январем – декабрем 2018 года (на 6,4%) обусловлено уменьшением средних цен на экспортируемые товары (на 2,1%) и физического объема поставок (на 4,4%). Падение цен определило 33% общего сокращения стоимостного показателя, снижение товарной массы – 67%.

Стоимостной объем импортных закупок увеличился на 4,1%, их физический объем – на 5,3%, средние цены на импортированные товары уменьшились на 1,1%. Увеличение стоимостного объема импорта полностью обусловлено ростом товарной массы

Всего на территории на 01.01.2020 в ЕАЭС насчитывается 375 пунктов пропуска, из которых 262 находятся на государственной границе Российской

Федерации, 50 в Беларуси, 42 в Казахстане, 14 в Кыргызской Республики и 7 в Армении (рисунок 6).



Рисунок 6 – Распределение функционирующих пунктов пропуска на внешней государственной границе государств-членов ЕАЭС

Расстояние между контрольно-пропускными пунктами на внешней границе государств-членов варьируется, и это необходимо учитывать при формировании маршрутов доставки. Например, необходимо соблюдать требования Европейского соглашения, которое касается работы экипажей транспортных средств.

СООТНОШЕНИЕ ПРОТЯЖЕННОСТИ ВНЕШНЕЙ ГРАНИЦЫ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС (в километрах на янв. 2020 г.)

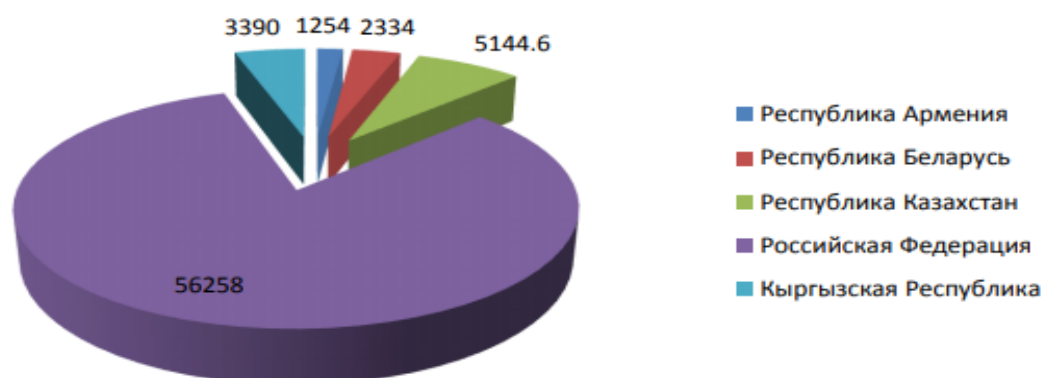


Рисунок 7 – Соотношение протяженности внешней границы государств-членов ЕАЭС

Все пункты пропуска в ЕАЭС отличаются техническим и кадровым оснащением, пропускной способностью. В этой связи развитие инфраструктуры, в частности пунктов пропуска, в целях содействия мировой торговле определено в качестве одной из приоритетных задач ЕЭК. В этом направлении были предприняты определенные шаги. Таким образом, сформирован единый подход к организации проезда лиц, транспортных средств и товаров в местах перемещения через таможенную границу ЕАЭС автомобильным транспортом. Кроме того, произошло значительное сближение позиций государств-членов ЕАЭС по вопросам проведения транспортного контроля на границе; сформированы общие положения об оснащении пунктов пропуска досмотровыми и досмотровыми комплексами (ИДК); отмечена необходимость модификации разработки других технических средств таможенного контроля (ТСТК).

На наш взгляд, резолюция, принятая в 2015 году, заслуживает особого внимания. Всемирная таможенная организация разработала новую концепцию пограничного контроля, получившую название Coordinated Border Management (CBM) – Скоординированное управление границами [4]. Наиболее эффективными механизмами взаимодействия в рамках МУП являются следующие [6]:

- 1) среда единого окна;

- 2) интегрированные процедуры и системы управления рисками;
- 3) совместные информационно - коммуникационные технологии (системы ИКТ).

Следует отметить, что все эти элементы реализованы в России. В последние годы достигнуты значительные результаты: успешно функционирует технология «Одна остановка в одном месте», используется технология предварительной информации на всех видах транспорта, полностью запущен проект КПС «Портал морского порта», проводится категоризация участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с целью сокращения времени проведения контрольных операций.

Операции, в экспериментальном режиме, технологии выпуска перед разгрузкой, прямая разгрузка для транзитных работ.

Таким образом, дальнейшее развитие системы контрольно-пропускных пунктов должно быть продолжено с учетом новых направлений. Это также подтверждается изменениями грузооборота в пунктах пропуска не только по временным периодам, но и по видам транспорта, что требует перераспределения ресурсов и поиска путей оптимизации.

Представленные данные свидетельствуют о неоднородности грузооборота для различных типов пунктов пропуска. Кроме того, еще одним актуальным вопросом, требующим решения, являются высокие значения показателей временной обработки в пунктах пропуска товаров и транспортных средств на внешней границе, которые значительно превышают значения аналогичных показателей в ЕС, США и других странах.

Таким образом, на наш взгляд, актуальными становятся вопросы формирования подходов к проектированию новых пунктов пропуска, возможности перестройки пунктов пропуска под структуру грузопотоков, сокращения временных параметров контрольных воздействий без потери эффективности контроля. Решению этих вопросов может способствовать адаптация логистических инструментов, возможности которых еще не полностью

реализованы применительно к объектам таможенной и транспортной инфраструктуры.

Контрольно-пропускные пункты, представляющие собой элемент инфраструктуры (таможенная и транспортная инфраструктура), обеспечивают прохождение потоков людей, транспортных средств, товаров, товаров и животных, выполняя при этом функции звена в макросистеме. Доказано и доказано, что логистический подход в тех областях, где он ранее не использовался, может позволить интегрировать различные объекты в единый объект (поток) для большей эффективности.

Эффективность контрольных мероприятий, а также учет новых факторов внешней среды, наиболее значимых в той или иной сфере внешнеэкономической деятельности. Применение логистического подхода позволит оптимизировать как отдельные процессы, так и работу контрольно-пропускных пунктов в целом за счет рационального распределения ресурсов.

Следует отметить, что для решения или подтверждения/опровержения результатов, полученных в рамках отдельных процессов, могут быть использованы и другие инструменты: теория игр, метод Монте-Карло, стохастические методы и модели [11].

Таким образом, необходимо, с одной стороны, свести воедино позиции государств-членов ЕАЭС по вопросам размещения, технического оснащения пунктов пропуска, принципов и технологий транспортного контроля, а с другой- использовать потенциал науки, в частности логистические инструменты, позволяющие оптимизировать временные затраты и издержки, в результате улучшились позиции Российской Федерации в рейтинге Всемирного банка Doing Business. При этом эффективность управляющих воздействий не снизится, а оптимизация будет достигнута за счет рационального распределения ресурсов.

## 2.2 Анализ динамики показателей грузооборота государств-членов ЕАЭС с учетом типов пунктов пропуска

### В Республике Армения

В Республике Армения основная доля грузооборота в 2019 году пришлась на автомобильные пункты пропуска (около 4,58 млн тонн, при этом значительный 2-кратный рост грузооборота через автомобильные пункты пропуска Республики Армения по сравнению с 2018 годом составил около 2,06 млн тонн). Это связано с тем, что к 2019 году была завершена модернизация таможенной и дорожной инфраструктуры грузино-армянской границы в приложении Баграташен, Гогован и завершается модернизация Бавра. В 2019 году проводится модернизация приложения «Мегри» с обновлением таможенной инфраструктуры пункта пропуска и созданием свободной экономической зоны.

По итогам 2019 года железнодорожные перевозки через пункты пропуска Армении составляют около 0,795 млн тонн, произошло незначительное снижение железнодорожных перевозок (в 2017 году – 1,054 млн тонн), это связано с продолжающейся частичной модернизацией железнодорожной и таможенной инфраструктуры железнодорожного вокзала Айрум Армении, в настоящее время завершена установка комплекса железнодорожной инспекции и досмотра.

Авиаперевозки грузов в Республике Армения минимальны, годовой грузооборот в 2019 году составил 0,029 млн тонн, при этом был отмечен рост авиаперевозок по сравнению с 2017 годом (0,009 млн тонн).



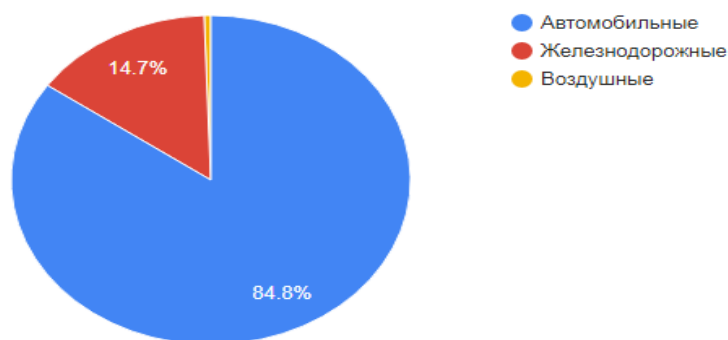


Рисунок 8 – Грузооборот по видам пункта пропуска в Республике Армения в 2019 году

В Республике Беларусь

В Республике Беларусь за наблюдаемый период доля грузооборота в 2019 году пришлась на ж/д перевозки, ежегодный грузооборот через ж/д пункты пропуска составил около 82,6 млн. тонн при этом, отмечено незначительное снижение на 2,5% ж/д грузооборота по отношению к 2018 г. – 84,7674 млн. тонн.

Через автомобильные пункты пропуска Республики Беларусь в 2019 году составил 29,1 млн. тонн при этом было отмечено значительное увеличение на 11,9% грузооборота через автомобильные пункты пропуска по отношению к 2018 году – 26,2 млн. тонн.

Через воздушные пункты пропуска Республики Беларусь минимальный, ежегодный грузооборот в 2019 году составил не более 0,0121 млн. тонн, незначительно снизившись по отношению к 2018 году.

Общий грузооборот через все пункты пропуска ввозимых товаров в Республике Беларусь составил 85,03 млн. тонн, что значительно превысило грузооборот вывозимых товаров 25,7499 млн. тонн.



Рисунок 9 – Грузооборот по видам пункта пропуска в Республике Беларусь в 2019 году

В Российской Федерации

С учетом развитых морских(речных) портов РФ максимальная доля грузооборота в 2019 году приходится на морские пункты пропуска 785,35 млн. тонн, при том отмечен значительный рост на 35% грузооборота по отношению к 2018 году (579 млн. тонн) Доля вывозимых товаров морем превышает долю ввозимых товаров в 14 раз.

Доля морских перевозок Российской Федерации в 5,3 раза превышает долю грузооборота через ж/д пункты пропуска.

На ж/д перевозки в 2019 году приходилось около 149,1 млн. тонн, при этом отмечено снижение на 8,6 ж/д грузооборота по отношению к 2018 году – 162 млн. тонн.

Отмечено в 2019 году увеличение на 23,8% млн. тонн РФ через автомобильные пункты пропуска – 30,7 млн. тонн (по отношению к 2018 году – более 24,8 млн. тонн).

На перевозки через воздушные пункты пропуска Российской Федерации в 2019 году пришлось 0,711 млн тонн, что на 14,8% больше, чем в 2018 году – 0,619 млн. тонн.

Общий грузооборот товаров, ввозимых через все пункты пропуска Российской Федерации составил 866,82 млн. тонн, что в 8,62 раза превышает грузооборот товаров, вывозимых через все пункты пропуска Российской Федерации (100,469 млн. тонн).

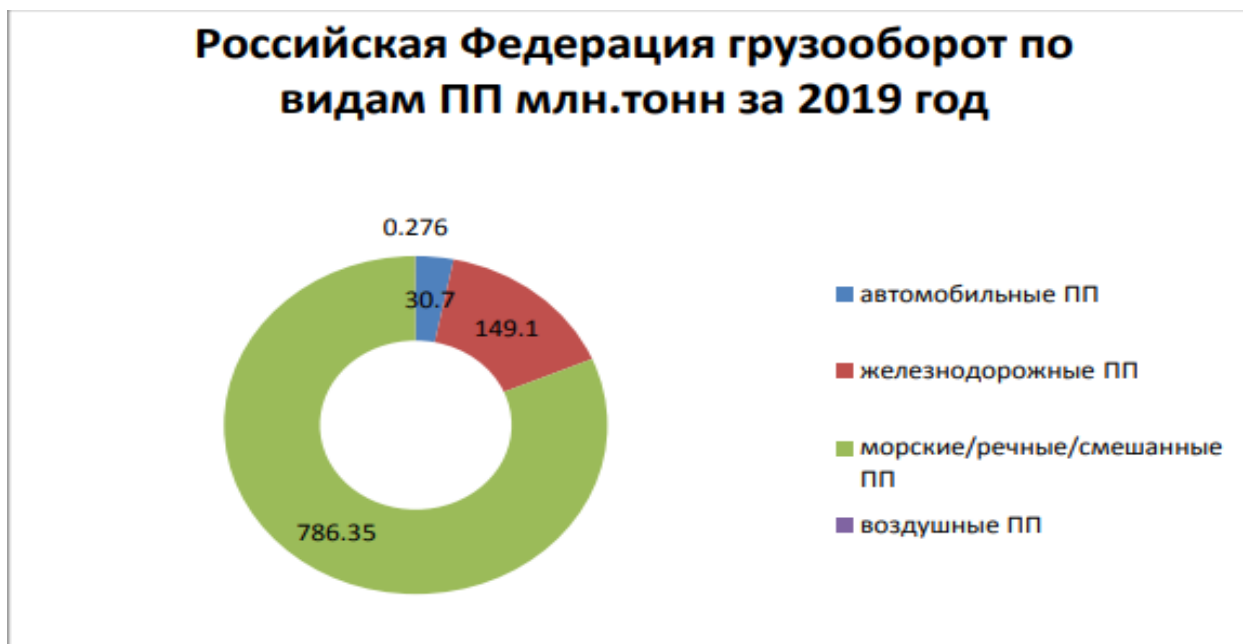


Рисунок 10 – Грузооборот по видам пункта пропуска в Российской Федерации в 2019 году

В Республике Казахстан

В Республике Казахстан основная доля грузооборота в 2019 году пришлась на ж/д перевозки, годовой грузооборот через ж/д пункты пропуска составляет около 44,3 млн. тонн.

Грузооборот Республики Казахстан через морские пункты пропуска по итогам 2019 года составил 1,16 млн. тонн, что в 2 раза превышает грузооборот морских пунктов пропуска.

Пункты пропуска Республики Казахстан в 2018 году (1,16 млн. тонн). В то же время доля казахстанского морского экспорта почти в 3 раза превышает долю его

морского импорта. Ожидаемый дальнейший рост морского грузооборота Республики Казахстан в связи с развитием нового морского пункта пропуска «Курык» (Актау).

Грузооборот через автомобильные пункты пропуска Республики Казахстан в 2019 году он составил 1,176 млн. тонн, что в 1,7 раза больше грузооборота автомобильного транспорта по территории Республики Казахстан в 2018 году (0,685 млн. тонн).

Грузооборот через воздушные пункты пропуска Республики Казахстан минимален, годовой грузооборот составляет не более 0,037 млн. тонн.

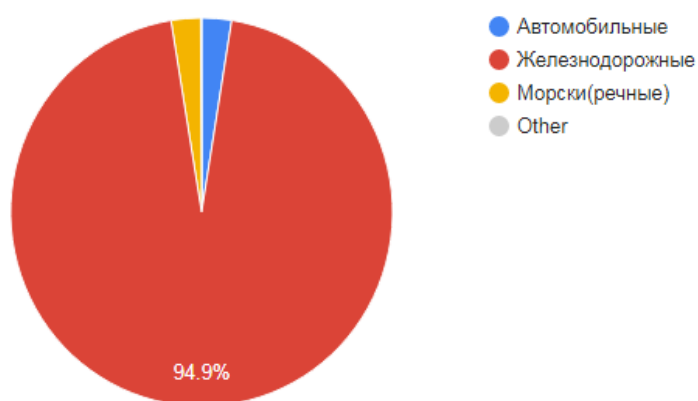


Рисунок 11 – Грузооборот по видам пункта пропуска в Республике Казахстан в 2019 году

#### В Кыргызской Республике

В Кыргызской Республике в 2019 году основная часть грузооборота легла на автомобильные пункты пропуска, годовой грузооборот через АПП составил около 2,15 млн. тонн, что на 66% ниже аналогичных показателей 2018 года (3,59 млн. тонн.) При этом, грузооборот товаров, вывозимых через автомобильные пункты пропуска в 4 раза, превышает долю грузооборота товаров, ввозимых через автомобильные пункты пропуска.

Для ж/д перевозок Кыргызской Республики через ж/д пункты пропуска в 2019 году по отношению к 2018 году снизилась на 34% и составило где-то 0,885 млн. тонн. При том, грузооборот товаров, ввозимых через ж/д пункты пропуска в 4,6 раза, превышает долю грузооборота товаров, вывозимых через ж/д пункты пропуска.

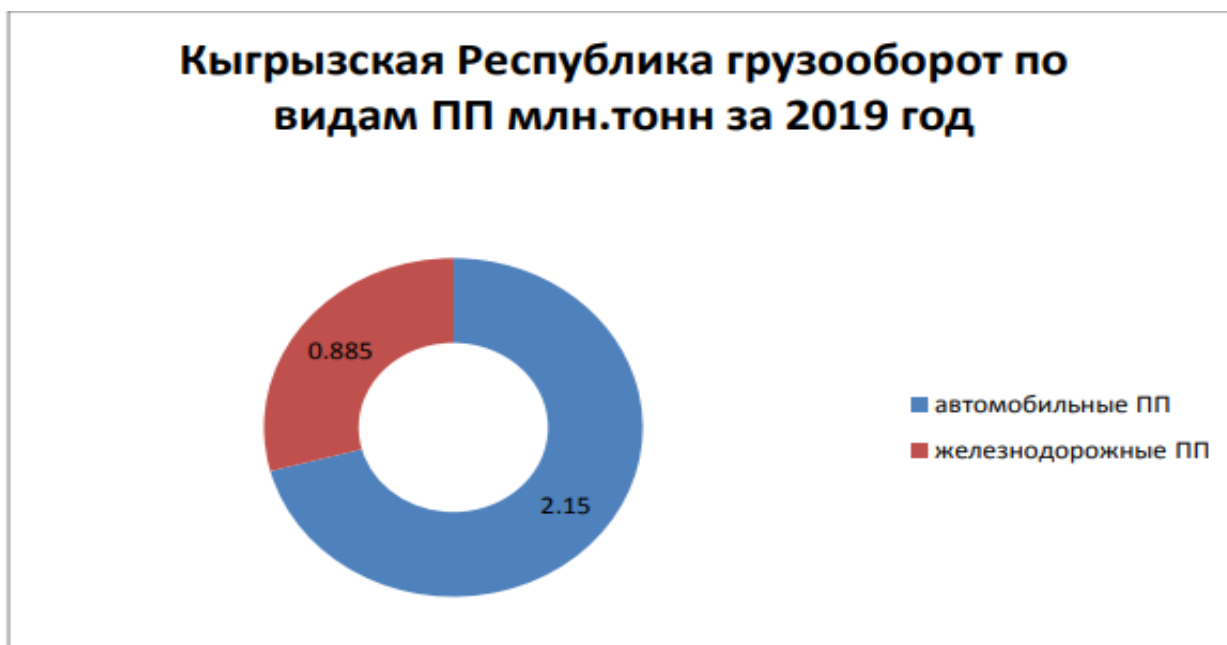


Рисунок 12 – Грузооборот по видам пункта пропуска в Кыргызской Республике в 2019 году

Суммарный грузооборот всех стран ЕАЭС составляет: 786,35 млн. тонн приходится на долю морских(речных) пунктов пропуска, 232,58 на долю ж/д пунктов пропуска, 61,95 на долю автомобильных пунктов пропуска, и самая малая часть 0,288 на воздушные пункты пропуска.

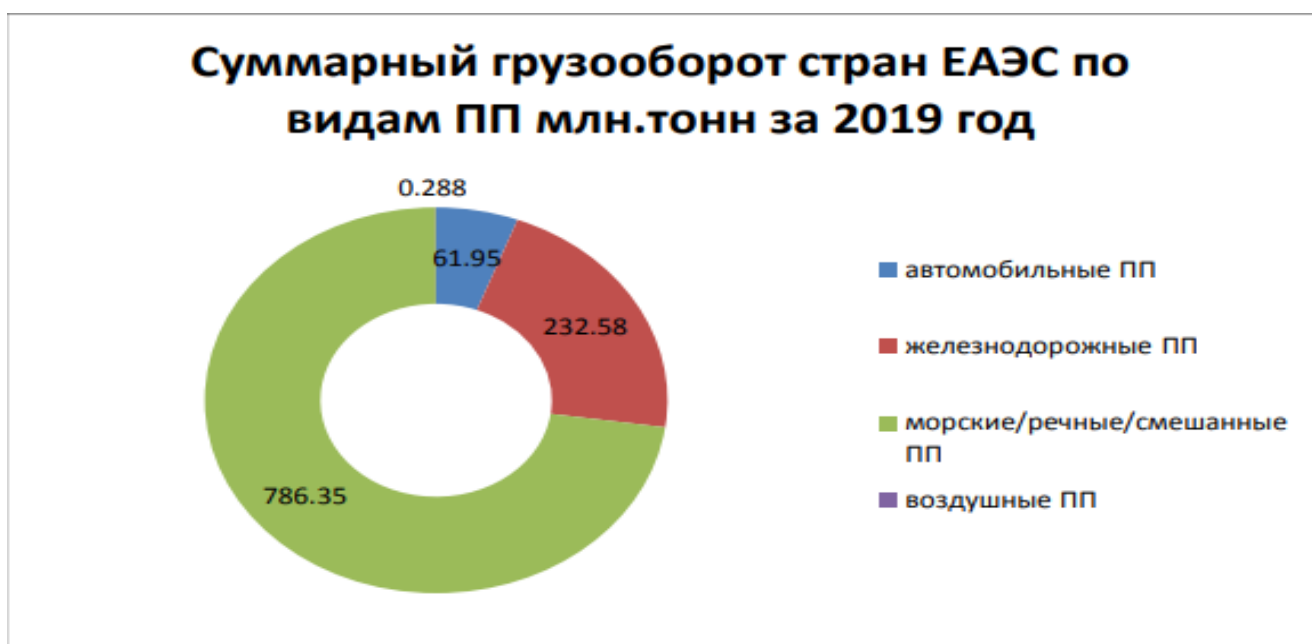


Рисунок 13 – Суммарный грузооборот по видам пункта пропуска в государствах-членах ЕАЭС в 2019 году

Анализ грузооборота стран по видам пунктов пропуска показывает близкие значения грузооборота для железнодорожных пунктов пропуска Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь.

При этом анализ усредненных данных для автомобильных пунктов пропуска выявил значительно более высокую интенсивность грузооборота товаров в Республике Беларусь (в 4 раза), по сравнению с интенсивностью на 8 аналогичных автомобильных пунктах пропуска Кыргызской Республики и Российской Федерации. Суммарный грузооборот товаров, перемещаемых через все виды пунктов пропуска Российской Федерации в 2019 году составил 967,299 млн. тонн, что ориентировочно в 10 раз превышает грузооборот товаров, следующих через все виды пункты пропуска остальных государств-членов ЕАЭС, при этом на морские перевозки через пункты пропуска Российской Федерации ложится до 80% общего грузооборота.

### 2.3 Анализ текущей ситуации и определение путей решения проблем в области таможенного дела при перемещении транспортных средств через таможенную границу

Евразийский экономический союз был создан в целях обеспечения свободного перемещения товаров во взаимной торговле и благоприятных условий торговли Таможенного союза с третьими странами, а также развития экономической интеграции сторон.

С учетом международного опыта любая экономическая интеграция сопровождается различными проблемами и трудностями, в том числе связанными с порядком перемещения транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза.

На основании пакета документов, представленных на границе, таможенные органы определяют, происходят ли товары с территории государств-членов Таможенного союза или третьих стран. По отзывам участников ВЭД, процедура проверки документов с целью признания статуса товаров Таможенного союза занимает длительное время, часть товаров (около 20%) размещается на СВХ. В этой ситуации участники внешнеэкономической деятельности наблюдают не упрощение таможенной процедуры таможенного транзита, а, наоборот, ее усложнение и увеличение транспортных очередей на таможенной границе. Полное решение этой проблемы возможно только на этапе формирования единого экономического пространства.

Основная первая проблема в ряде МАПП – проблема не вывоза ранее ввезенных иностранных транспортных средств, ввозимых физическими лицами для личного пользования через Таможенную границу ЕАЭС в установленный срок. Транспортное средство считается не вывезенным с таможенной территории ЕАЭС в случае отсутствия, после окончания срока временного ввоза транспортного средства, сведений о вывозе данного транспортного средства через иные таможенные органы либо иных достоверных сведений, позволяющих снять транспортное средство с контроля.

Вторая проблема, не менее значительная, возникающая при таможенном оформлении и таможенном контроле транспортных средств, перемещаемых физическими лицами в ряде МАПП, это отсутствие технической возможности осуществления снятия с контроля иностранных транспортных средств ввозимые физическими лицами для личного пользования числящихся как не вывезенные в установленный срок, автоматически при повторном ввозе.

Третья проблема, отсутствие программного средства, позволяющего автоматически быстро осуществлять проверку не вывезенных иностранных транспортных средств, ввозимых физическими лицами для личного пользования через таможенную границу ЕАЭС в регионе деятельности Федеральной таможенной службы. В настоящее время осуществляется проверка не вывезенных иностранных транспортных средств, ввезенных через таможенную территорию ЕАЭС физическими лицами для личного пользования в регионе деятельности одной таможни.

Для того чтобы решить проблемы, следует предложить основные направления совершенствования организации таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования.

Что бы устранить первую проблему не вывоза ранее ввезенных иностранных транспортных средств ввозимых физическими лицами через Таможенную границу ЕАЭС в установленный срок, необходимо установить, исполнение обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов обеспечивающихся в случае временного ввоза в Российскую Федерацию физическим лицом, не имеющим постоянного места жительства в государстве-члене ЕАЭС, второго и последующих транспортных средств для личного пользования, зарегистрированных в иностранных государствах, при нахождении под таможенным контролем ранее ввезенных этим лицом на таможенную территорию ЕАЭС транспортных средств для личного пользования.

Для того чтобы решить вторую проблему, касающейся отсутствия технической возможности осуществления снятия с контроля иностранных



транспортных средств ввозимые физическими лицами для личного пользования числящихся как не вывезенные в установленный срок, автоматически при повторном ввозе возможно внедрение современного комплекса программных средств позволяющих автоматически осуществить снятие с контроля не вывезенных иностранных транспортных средств ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС физическими лицами для личного пользования в установленные сроки при повторном ввозе транспортных средств.

Для решения третьей проблемы, отсутствия программного средства, позволяющего автоматически быстро осуществить проверку не вывезенных иностранных транспортных средств, ввозимых физическими лицами для личного пользования через таможенную границу ЕАЭС в регионе деятельности Федеральной таможенной службы. В настоящее время осуществляется проверка не вывезенных иностранных транспортных средств, ввезенных через таможенную территорию ЕАЭС физическими лицами в регионе деятельности одной таможни. Внедрить программное средство, обеспечивающее автоматически быстро и правильно осуществить проверку не вывезенных иностранных транспортных средств, ввозимых иностранными физическими лицами для личного пользования через таможенную границу ЕАЭС в регионе деятельности Федеральной таможенной службы.

В настоящее время существуют проблемы в таможенном контроле транспортных средств, перемещаемых физическими лицами, влияющие на эффективность таможенного контроля транспортных средств, влекущие за собой всевозможные нарушения

Проблемы таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами, по-прежнему существуют, следовательно, нужно предпринимать меры по их устранению, подходя к этому вопросу серьезно и ответственно. В связи с этим, необходима модернизация и усовершенствование работы таможенных органов в области таможенного контроля товаров и транспортных средств. Это достигается планированием и постепенной

реализацией на практике специальных мероприятий, предусмотренных Федеральной таможенной службой и Правительством Российской Федерации.

### **Вывод по главе 2.**

Таким образом, анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза показал, что для дальнейшей интеграции в транспортном секторе на пространстве ЕАЭС, оказывающей непосредственное влияние на развитие внешнеэкономической деятельности и международной торговли, необходимо уделить особое внимание развитию системы пунктов пропуска на внешней границе.

Из анализа грузооборота можно сделать вывод что по сравнению 2019 года с 2018 можно заметить уменьшение цен на экспортируемые товары и физического объема поставок. Увеличился объем стоимостных закупок и их фактический объем.

### 3 ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

#### 3.1 Разработка рекомендаций по совершенствованию механизма взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД

Поскольку таможенные органы осуществляют регулирование исключительно в форме административно-правовых отношений, потому как иные формы отношений практически не реализованы, то решением данной проблемы может стать создание специализированной системы подготовки кадров, основной задачей которой будет проведение интерактивного образовательного тренинга. Это позволит систематизировать знания, повысить профессиональную компетентность сотрудников, в ходе чего сократится время осуществления таможенных процедур в условиях высокой интенсивности товарооборота. Практическая реализация данной рекомендации позволит повысить эффективность взаимодействия между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

На сегодняшний день наиболее актуальным направлением взаимодействия таможни с участниками внешнеэкономической деятельности является использование информационных технологий. Проведённые в этой области исследования позволяют разработать базовые мероприятия по совершенствованию данного механизма, что подразумевает:

1. Развитие предварительного информирования таможенных органов. Для оптимизации использования предварительного информирования таможенных органов необходимо совершенствование информационно-технического обеспечения деятельности таможенных органов и развитие технологии предварительного информирования, а именно:

1) автоматизировать заполнение отчета при принятии решения по мерам минимизации рисков с целью указания суммы дополнительно начисленных пошлин, налогов по итогам корректировки таможенной стоимости;

2) обеспечить в автоматическом режиме сверку разрешительных документов, указанных в декларации на товары с базами данных этих документов в автоматическом режиме;

3) исключить случаи представления декларантом дублированных электронных документов, запрашиваемых инспектором, а также установить автоматический контроль по количеству запрашиваемых документов должностным лицом таможенного органа и представленными декларантом документами в электронном виде;

4) предусмотреть возможность сверки, предоставляемой декларантом при прибытии товара на таможенную территорию информации с информацией, имеющейся у владельцев складов временного хранения, при принятии товара на временное хранение, с информацией в электронных документах при декларировании товаров.

2. Воплощение технологии автоматического выпуска при помощи совершенствования системы управления рисками, а также совершенствование единой автоматизированной информационной системы таможенных органов:

1) внести необходимые изменения в действующие технологические решения, предполагающие сверку сведений, заявленных в декларации на товары, со сведениями, имеющимися в распоряжении таможенных органов;

2) доработать систему единой автоматизированной информационной системы таможенных органов и увеличить проведение организационно-структурных мероприятий;

3) обеспечить взаимодействие таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности в электронной форме при осуществлении таможенных операций, в том числе отличных от таможенного декларирования товаров, предшествующих подаче декларации на товары (при прибытии товаров

на таможенную территорию ЕАЭС, таможенном транзите, временном хранении товаров и прочее).

### 3. Совершенствование механизма таможенного декларирования товаров:

1) усилить практику применения технологии удаленного выпуска товаров путем повышения пропускной способности и технической оснащенности складов временного хранения и повышения стабильности работы программ;

2) произвести систему мониторинга состояния электронного декларирования путем модернизации информационно-программных средств электронного передачи сведений и разработки проекта предоставления услуг информационного оператора;

3) усилить практику применения технологии автоматической регистрации деклараций на товары посредством анализа работы алгоритмов автоматической регистрации и выявления ошибок.

### 4. Повышение уровня наполненности баз данных контролирующих органов:

1) осуществить внесение данных в момент выдачи документов, лицензий, разрешений и других документов участнику ВЭД, чтобы в ходе дальнейшего использования данных документов не возникало проблем при осуществлении контроля их достоверности.

Упрощение технологии проведения таможенных процедур также требует доработок. Невнимательность заполнения граф декларации на товары, как при предварительном информировании, так и при электронном декларировании товаров участниками внешнеэкономической деятельности приводит к не правильному заполнению номера и названия документа. Следовательно, это ведет к тому, что при проверке декларации таможенные органы не видят этот документ в базе данных, что напрямую влияет на время прохождения таможенного контроля, и в результате увеличивает издержки, как у таможенных органов, так и у участников внешнеэкономической деятельности.

Для решения данной проблемы рекомендуется ввести автоматическую проверку декларации до отправки ее в таможенный орган, которая представляет

собой проверку указанных сведений с базами данных таможенных органов и органов исполнительной власти. Это позволит избежать ошибок в заполнении таможенной декларации и существенно сократит сроки выпуска товара.

Понятно, что практическая реализация разработанных мероприятий по совершенствованию применяемых технологий позволит сделать процесс осуществления таможенных операций более простым, эффективным и менее затратным как для участников ВЭД, так и для таможенных органов.

В целях реализации представленных рекомендаций необходимо обеспечить координацию действий государственных органов государств-членов ЕАЭС, регулирующих внешнеэкономическую деятельность. На межгосударственном уровне координирующим органом по реализации направлений выступит Евразийская экономическая комиссия, в полномочия которой будет входить разработка совместно с правительствами государств-членов ЕАЭС плана мероприятий по их реализации, а также осуществление мониторинга и координации работ, проводимых государствами-членами.

Основным решением всех выделенных проблем можно назвать повышение эффективности информационного взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД. У должностных лиц таможенных органов должен быть разработан алгоритм действий для результативного информационного обмена. Для повышения качества предоставляемых услуг, информационный обмен должен осуществляться на высокотехнологичных средствах связи с бесперебойной работой. Взаимодействие таможенных органов с участниками ВЭД должно осуществляться не только в момент регистрации декларации, но и до подачи декларации, по средствам консультирования и организации семинаров по повышению качества таможенных услуг.

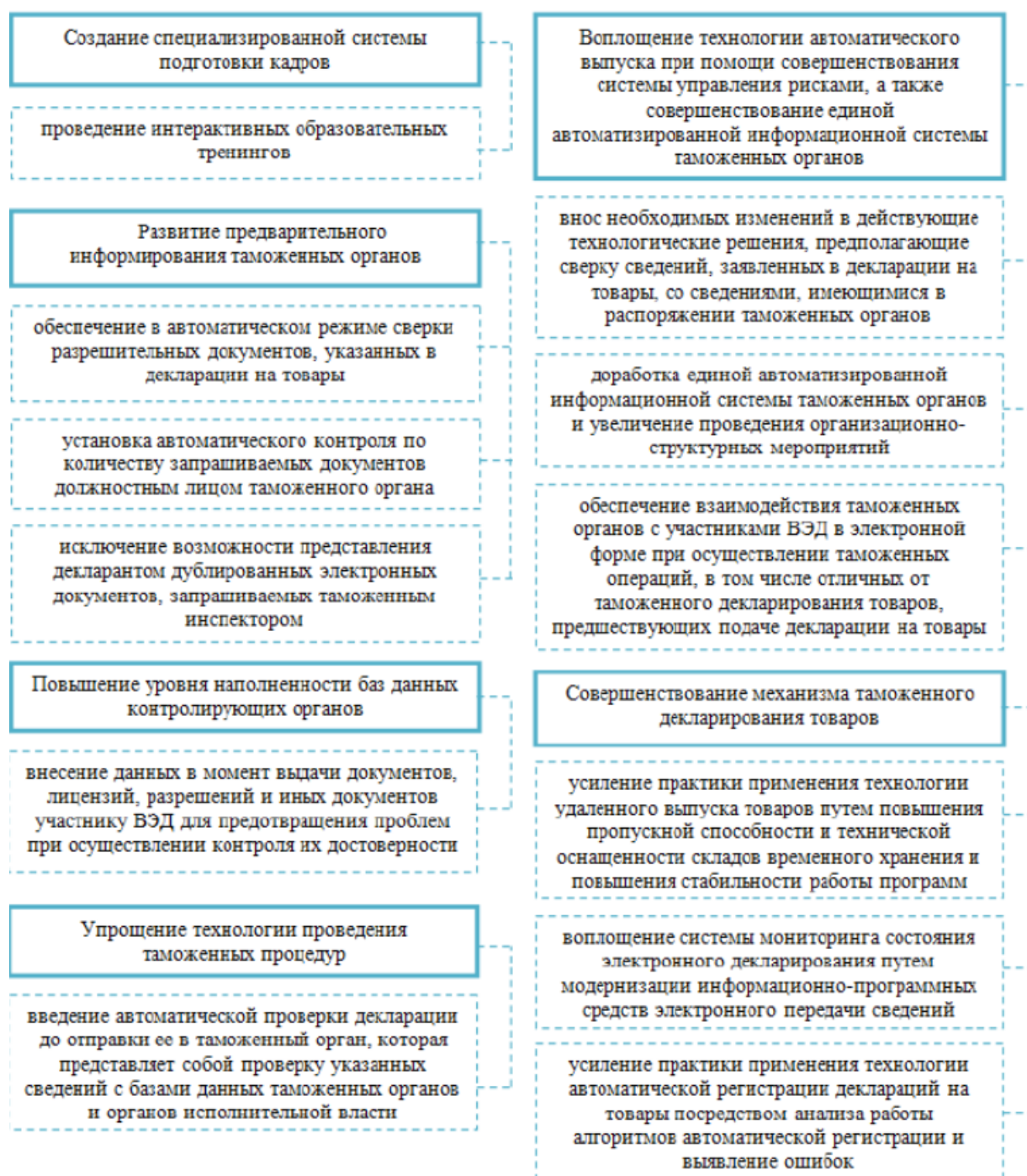


Рисунок 14 – Основные направления(рекомендации) по совершенствованию механизма взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД

Применение данных рекомендаций в организации механизма взаимодействия позволит создать эффективную систему регулирования ВЭД, улучшить условия ведения предпринимательской деятельности в государствах-членах ЕАЭС, а также усовершенствовать проведение таможенного контроля, что в свою очередь

повысит качество и скорость перемещения через таможенную границу РФ товаров с сохранением надлежащего уровня контроля со стороны государственных органов.

Практическая ценность данных рекомендаций заключается в создании эффективного механизма взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД, позволяющего таможенной службе выполнять возложенные на нее задачи на более качественном уровне в соответствии с новыми требованиями к ее развитию и с использованием прогрессивных технологий управления. Внедрение полученных результатов позволит существенно снизить издержки таможенных органов и участников ВЭД при обеспечении выполнения требований таможенного законодательства.

### 3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию таможенного контроля при перемещении транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС

В настоящее время в условиях стремительно развивающихся информационных технологий, роста информационных потоков классическое управление без учета факторов риска становится неэффективным.

На первый план выходит создание эффективной системы, которая позволила бы оперативно управлять операциями, процессами и процедурами в режиме реального времени.

По мере углубления экономических отношений все очевидное становится несоответствие сложившегося в России информационного обеспечения государственных таможенных служащих, участников внешнеторговой деятельности потребностям развивающейся рыночной среды. Механизм таможенного регулирования внешнеторговой деятельности России с учетом интеграционных процессов практически создан. Все это, а также процесс глобальной перестройки мирохозяйственных связей, указывает на необходимость исследования процесса управления рисками в таможенном деле, создания модели, способствующей их минимизации при осуществлении таможенного контроля.



Рассмотрение вопросов осуществления таможенного декларирования и таможенного контроля позволяет говорить о необходимости смещения его акцентов либо до подачи таможенной декларации и до перемещения товаров чрез таможенную границу (с учетом анализа предварительной информации), либо после выпуска товаров (контроль на основе методов аудита).

Основные усилия в работе по таможенному контролю на ближайшую перспективу следует сосредоточить на следующих направлениях:

1) безусловное выполнение контрольных показателей по взиманию таможенных платежей и их перечислению в федеральный бюджет;

2) улучшение таможенного администрирования;

3) обеспечение законности принимаемых таможенными органами и их должностными лицами решений (совершаемых ими действий) в сфере таможенного дела;

4) совершенствование таможенного законодательства Российской Федерации, повышение качества правоприменительной практики, сближение норм и принципов таможенного законодательства Российской Федерации и законодательства ЕС, выполнение международных обязательств Российской Федерации;

5) развитие информационного взаимодействия с государственными органами, осуществляющими контрольные функции в сфере внешнеэкономической деятельности, а также с таможенными администрациями других государств;

6) ускорение и упрощение процедур таможенного оформления товаров и транспортных средств при сохранении надлежащего уровня таможенного контроля товаров и транспортных средств путем расширения сферы применения электронного декларирования, совершенствования системы управления рисками, а также внедрения предварительного информирования таможенных органов;

7) обустройство и техническое оснащение пунктов пропуска, увеличение их пропускной способности;

8) борьба с контрабандой и нарушениями таможенных правил, в том числе с недостоверным декларированием и занижением таможенной стоимости, повышение эффективности контроля после выпуска товаров, пресечение деятельности фирм, нарушающих таможенное законодательство;

9) подготовка квалифицированных кадров, способных работать с использованием современных таможенных технологий и технических средств таможенного контроля.

Можно отметить, что проблемы таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, как были, так и есть, следовательно, нужно предпринимать меры по их устранению, подходя к этому вопросу серьезно и ответственно. В связи с этим, необходима модернизация и усовершенствование работы таможенных органов в области таможенного контроля товаров и транспортных средств. Это достигается планированием и постепенной реализацией на практике специальных мероприятий, предусмотренных Федеральной таможенной службой и Правительством Российской Федерации.

Необходимо установить, исполнение обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов обеспечивающихся в случае временного ввоза в Российскую Федерацию физическим лицом, не имеющим постоянного места жительства в государстве-члене ЕАЭС, второго и последующих транспортных средств для личного пользования, зарегистрированных в иностранных государствах, при нахождении под таможенным контролем ранее ввезенных этим лицом на таможенную территорию ЕАЭС транспортных средств для личного пользования.

В этом случае размер таможенного обеспечения равен сумме таможенной пошлины на ввозимое транспортное средство. Таможенное обеспечение вносится при пересечении границы ЕАЭС и возвращается при вывозе транспортного средства с таможенной территории ЕАЭС. Для этого предложим при временном ввозе увеличить первоначальный срок временного ввоза с трех месяцев до шести месяцев. Возможно, будет актуальным продление срока временного ввоза

транспортного средства для личного пользования иностранными физическими лицами, уполномоченным таможенным органом на срок, более одного года со дня временного ввоза такого транспортного средства.

Еще одним направлением совершенствования будет использование при въезде/выезде на/с таможенную территорию (и) системы автоматического считывания номеров позволяющей электронное заполнение данных о транспортном средстве в «Комплексе программных средств автомобильных 55 пунктов пропуска», что значительно ускорит процесс совершенствования таможенных операций в отношении иностранных транспортных средств, ввезенных через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами для личного пользования.

Так как будут усовершенствовано информационно-технологическое обеспечения при таможенных операциях и таможенном контроле транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, целесообразно будет осуществить подготовку квалифицированных кадров, которые будут способны работать с использованием новых современных таможенных технологий и технических средств таможенного контроля.

### **Вывод по главе 3.**

Таким образом, рассмотрев основные направления совершенствования таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами, можно увидеть, что:

Были предложены направления совершенствования временного ввоза транспортных средств, перемещаемых иностранными физическими лицами для личного пользования, которые как облегчат работу таможенным органам при поиске транспортного средства, так же позволят увеличить первоначальный временный ввоз иностранным физическим лицам, и продление на более длительные сроки временного ввоза транспортным средствам, перемещаемым иностранными физическими лицами для личного пользования.

Предложены пути совершенствования информационно-технологического обеспечения при таможенных операциях и таможенном контроле транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, а также предложены организационно-аппаратные средства для дальнейшего совершенствования.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведённого в выпускной квалификационной работе исследования были получены следующие выводы и результаты:

Существенные изменения в технологии осуществления таможенных операций требуют совершенствования организации таможенного контроля и информационной системы таможенных органов. Практика разработки программных средств таможенного контроля на протяжении многих лет основывалась на принципе внесения изменений и построения информационной системы. В результате одной из существенных проблем стало отсутствие интеграции отдельных внутренних сегментов таможенной информационной системы друг с другом. Конечно, попытки оптимизировать систему предпринимались и предпринимаются. Тем не менее практика внесения достаточно частых изменений в таможенное законодательство требует соответствующей корректировки алгоритмов контроля. Создание единого экономического пространства в рамках ЕАЭС требует:

3) перераспределение функций таможенного контроля между национальными и наднациональными структурами;

4) корректировка и унификация баз данных НСИ, в частности, поднимается вопрос формирования единой системы учета участников ВЭД (уникальный таможенный идентификационный номер).

Подводя итог, можно отметить, что проблемы перемещения транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза как были, так и есть, поэтому необходимо принимать меры по их устранению, подходя к этому вопросу серьезно и ответственно.

Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза показал, что для дальнейшей интеграции в транспортном секторе на пространстве ЕАЭС, оказывающей непосредственное влияние на развитие внешнеэкономической деятельности и международной

торговли, необходимо уделить особое внимание развитию системы пунктов пропуска на внешней границе.

Из анализа грузооборота можно сделать вывод что по сравнению 2019 года с 2018 можно заметить уменьшение цен на экспортируемые товары и физического объема поставок. Увеличился объем стоимостных закупок и их фактический объем.

Рассмотрев основные направления совершенствования таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами, можно увидеть, что:

Были предложены направления совершенствования временного ввоза транспортных средств, перемещаемых иностранными физическими лицами для личного пользования, которые как облегчат работу таможенным органам при поиске транспортного средства, так же позволят увеличить первоначальный временный ввоз иностранным физическим лицам, и продление на более длительные сроки временного ввоза транспортным средствам, перемещаемым иностранными физическими лицами для личного пользования.

Предложены пути совершенствования информационно-технологического обеспечения при таможенных операциях и таможенном контроле транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, а также предложены организационно-аппаратные средства для дальнейшего совершенствования.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конституция Российской Федерации. Москва, 1993.
2. Таможенный кодекс Республики Казахстан. – Алматы, 2003.
3. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).
4. Закон Российской Федерации от 01.04.1993 № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
5. Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности».
6. Федеральный закон от 10.12.2003 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле».
7. Приказ Государственного таможенного комитета России от 08.05. 1998 № 302 «О транзите табачных изделий через территорию Российской Федерации».
8. Приказ Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 10.11.1998 № 668 «О государственном регулировании и контроле транзита через территорию Российской Федерации наркотических средств, сильнодействующих, токсичных веществ и веществ, указанных в таблицах 1 и II Конвенции ООН о борьбе с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ 1998 г.».
9. Приказ Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 06.04.2000 № 01-99/411 «О мерах по регулированию транзита отдельных категорий товаров через территорию Российской Федерации».
10. Приказ Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 04.10.2000 № 01-99/1127 «Об освобождении от уплаты таможенных пошлин при таможенном оформлении товаров, перевозимых транзитом через территорию Российской Федерации».

11. Приказ Государственного таможенного комитета России от 20.11.2003 № 1303 «Об установлении компетенции таможенных органов по осуществлению таможенных операций в отношении делящихся и радиоактивных материалов».

12. Приказ Государственного таможенного комитета России от 21.11.2003 № 1307 «Об установлении компетенции таможенных органов по осуществлению таможенных операций в отношении драгоценных металлов и драгоценных камней».

13. Приказ Государственного таможенного комитета России от 30.03.2004 № 395 «Об утверждении Инструкции по осуществлению таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме».

14. Приказ Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 27.01.2005 № 9 «Об утверждении Порядка установления специальных упрощенных процедур таможенного оформления для физических лиц».

15. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.07.2000 № 973-р «Об утверждении классификатора вооружений, военной техники и военного имущества, транзит которых осуществляется через территорию Российской Федерации».

16. Алексеева Т.А., Королева Е.А. Таможенное регулирование внешнеторговых и транспортных операций. Санкт-Петербург, 2002.

17. Бакаева О.Ю., Матвиенко Г.В. Таможенное право России. – М.: Юрист, 2003.

18. Бекяшев К.А., Матвиенко Г.В. Таможенное право России: Учебное пособие / Ed.by Н.И.Химичева. – М.: Юрист, 2003.

19. Боровиков А.Ф. Конституционные гарантии обеспечения защиты прав и свобод граждан Российской Федерации в сфере таможенных правоотношений: Дисс. ... канд. юрид. наук/ Санкт-Петербург, 2004.

20. Габричидзе Б.Н. Таможенное право. М.: Бек, 2002.



21. Гамидуллаев С., Кулешов А. Пособие для декларанта. Таможенные процедуры. – СПб.: Питер, 2003.
22. Глущенко П.П. Институт социально – правовой защиты конституционных прав, свобод и законных интересов. Проблемы деятельности, пути их преодоления. Сборник научных статей / П. П. Глущенко, Н. Ю. Сорока, Р. А. Ягудин; под ред. д. ю. н., проф. А. А. Вихрова. – Санкт-Петербург: ВВМ, 2004.
23. Гев А.Н. Постатейный комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации. – М.: Дело, 2004.
24. Додонкин Ю.В. Таможенная экспертиза товаров: Учебное пособие для студентов. выше. исследования. В. Додонкин, И.А. Жебелева, В.И. Крыштанович. – М.: Издательский центр «Академия», 2003.
25. Исаков В.Б. Механизм правового регулирования и правовые режимы// Проблемы теории государства и права. Москва, 1987.
26. Козырин А.Н. Таможенные режимы. – М.: Статус, 2003.
27. Косаренко Н.Н. Таможенное право России для студентов вузов. Р/н-Дон.: Феникс, 2005.
28. Основы таможенного дела: Учебное пособие / Под общей редакцией В.Г. Драганова; Российская таможенная академия. ГТК РФ. – М.: ОАО "Издательский дом «Экономика» 1998.
29. Романова Е.В. Таможенное право. Экзамен завтра. – Санкт-Петербург: Изд-во «Питер», 2005.
30. Собельников В.В., Огурцов В.Ф. Механизм правового регулирования временного хранения товаров в таможенном праве. Новосибирск, 2002.
31. Тимошенко И.В. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях, глава 16: Административные правонарушения в области таможенного дела: Научно-практический комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. – М.: Март 2003.

32. Халипов С.В. Таможенные режимы и специальные таможенные процедуры. Комментарий к Трудовому кодексу Российской Федерации и краткий словарь специальной терминологии. Москва, 2004.

33. Чигак А.В. Таможенное регулирование внешнеэкономической деятельности. Москва, 2004.

34. Материалы официального сайта «Российская газета». – <https://rg.ru/>.