**НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

**ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРИМЕРЕ**

**ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ**

**ТАМОЖНИ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

Люберцы

2019

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[Введение 3](#_Toc8600870)

[Глава 1. Теоретические основы проведения](#_Toc8600871) [таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза 10](#_Toc8600872)

[1.1. Понятие и сущность таможенного контроля товаров и](#_Toc8600873) [транспортных средств 10](#_Toc8600874)

[1.2. Международные стандарты и принципы проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств 15](#_Toc8600875)

[1.3. Нормативное правовое регулирование проведения таможенного контроля в Евразийском экономическом союзе 19](#_Toc8600876)

[Глава 2. Практические аспекты проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни 27](#_Toc8600877)

[2.1. Особенности региона деятельности и структура Владивостокской таможни 27](#_Toc8600878)

[2.2. Предварительное информирование при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу в регионе](#_Toc8600879) [деятельности Владивостокской таможни морским транспортом 35](#_Toc8600880)

[2.3. Проведение таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни при перемещении товаров и транспортных средств морским транспортом 43](#_Toc8600881)

[Глава 3.Совершенствование таможенного контроля товаров и транспортных средств на примере деятельности Владивостокской таможни 49](#_Toc8600882)

[3.1. Проблемы проведения таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу в регионе деятельности Владивостокской таможни морским транспортом 49](#_Toc8600883)

[3.2. Направления совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств на примере деятельности Владивостокской таможни 63](#_Toc8600884)

[Заключение 75](#_Toc8600885)

[Список использованных источников 78](#_Toc8600886)

[Приложения 89](#_Toc8600887)

[**Написание на заказ курсовых, дипломов, диссертаций...**](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml)

# 

# **ВВЕДЕНИЕ**

В настоящее время таможенные органы выполняют важные задачи в сфере регулирования международной торговли, направленные на обеспечение ее безопасности, содействие законной внешнеторговой деятельности. За январь-октябрь 2018 г., по данным Федеральной таможенной службы (далее – ФТС России), объем внешней торговли России составил 566 999,7 млн. долл. США, что на 94 561 млн. больше, чем за аналогичный период 2017 г. (472 438,7 млн. долл. США)[[1]](#footnote-1). Это говорит о постоянном росте объемов внешней торговли и, как следствие, о возрастании нагрузки на таможенные органы.

Изучаемая тема представляет теоретический и практический интересы, так как таможенный контроль направлен на обеспечение таможенными органами защиты экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации (далее – РФ), соблюдения участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) таможенного законодательства, в том числе на выявление и пресечение административных правонарушений и преступлений в сфере таможенного дела, защиту прав и интересов граждан и юридических лиц и т.д.

Цель исследования состоит в комплексном изучении системы таможенного контроля, а также определении основных проблем и направлений совершенствования таможенного контроля на примере Владивостокской таможни.

Достижение указанной цели предполагает постановку и решение следующих задач:

* проанализировать теоретические основы таможенного контроля на международном уровне, а также в условиях функционирования Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС);
* охарактеризовать особенности региона деятельности и структуру Владивостокской таможни;
* провести анализ порядка проведения таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС морским транспортом;
* выявить проблемы проведения таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни;
* раскрыть перспективные направления совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств.

В качестве объекта исследования принята совокупность общественных отношений, возникающих в процессе или по поводу перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

Предметом исследования является порядок проведения таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС в регионе деятельности Владивостокской таможни морским транспортом.

Методологическую основу исследования составили диалектический метод и базирующаяся на нем система общенаучных и частных научных методов:

– логический метод – при изложении всего материала исследования, формулировании выводов и предложений;

– метод системно-структурного анализа – при изучении понятий и процессов, связанных с проведением таможенного контроля;

– контент-анализ – при выборке и анализе отдельных положений нормативных правовых актов, научных статей;

– статистический метод – анализ и обобщение статистических данных ФТС России и иных органов исполнительной власти;

– метод моделирования – при формулировке рекомендаций и предложений по совершенствованию таможенного контроля товаров и транспортных средств.

Таможенный контроль представляет собой «совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и обеспечение соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов Евразийского экономического союза о таможенном регулировании»[[2]](#footnote-2).

В настоящее время основные задачи совершенствования таможенного контроля связаны с сокращением времени его проведения, сокращением количества предоставляемых документов, переносом акцентов таможенного контроля на постконтроль, активным внедрением в деятельность таможенных органов перспективных информационных таможенных технологий, развитием систем электронного документооборота и электронного межведомственного взаимодействия с иными государственными контролирующими органами (далее – ГКО).

Данные задачи отражены, в том числе в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года[[3]](#footnote-3) и Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года[[4]](#footnote-4).

Исследование теории и практики проведения таможенного контроля актуально и в связи с разработкой Стратегии развития таможенной службы до 2030 года.

Актуальность исследования особенностей таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни объясняется географическими, политическими и экономическими факторами.

Известно, что Дальний Восток, в силу своего географического положения, стратегических установок позиционирования России и Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанском регионе (далее – АТР), является особым объектом государственной политики. Административным центром Дальневосточного федерального округа является город Владивосток, близость расположения к нему основных стран-торговых партнеров Российской Федерации (КНР, КНДР, Японии), а также функционирование свободного порта Владивосток обуславливают значимость данных территорий для внешнеторговой политики РФ.

Владивостокская таможня неоднократно служила «платформой» для проведения экспериментов по внедрению различных перспективных таможенных технологий, как, например, автоматическая регистрация таможенной декларации и удаленный выпуск товаров, оформление предварительного электронного транзита, внедрение обязательного предварительного информирования на морском транспорте и применение комплекса программных средств «Портал «Морской порт» (далее – КПС «Портал «Морской порт», Портал), совершение таможенных операций в отношении морского судна на основании электронного судового дела и др.

В этой связи обоснована значимость рассмотрения вопросов проведения таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни, особенно, в морских портах. В том числе и ввиду того, что значительная часть всех декларируемых товаров, перемещается именно морским транспортом. Перевозка товаров морским транспортом является самым экономичным способом транспортировки и имеет множество преимуществ: морские перевозки наиболее безопасны, прогнозируемы, позволяют осуществить доставку крупных и негабаритных грузов и т.п.

Совершенствование таможенного контроля в морских пунктах пропуска в регионе деятельности Владивостокской таможни направлено на достижение таких целей, как использование географических и экономических преимуществ Приморского края, как восточных морских ворот Российской Федерации, для интеграции в экономическое пространство государств Азиатско-Тихоокеанского региона и развитие международной торговли с ними, создание и развитие производств, основанных на применении современных технологий и ориентированных на выпуск в свободном порту Владивосток конкурентоспособной продукции, а также способствует ускорению социально-экономического развития близлежащих территорий и повышению уровня жизни населения, проживающего на территории Дальнего Востока.

Все вышеуказанное в целом свидетельствует об актуальности исследования возможных направлений совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни, о необходимости проведения системного научного анализа его теоретических и практических аспектов, что и явилось определяющим обстоятельством при выборе данной темы.

На сегодняшний день опубликован ряд работ, которые в той или иной степени посвящены проблематике и совершенствованию таможенного контроля. К тому же, исследуемая тема находится на стыке различных научных направлений, по каждому из которых имеется значительный теоретический и практический материал, отражающий общие и частные результаты используемых авторами подходов.

Изучению различных аспектов таможенного контроля посвятили свои работы такие авторы, как Г.В. Баландина[[5]](#footnote-5), Ю.Ю. Пономарев., С.Г. Синельников-Мурылев[[6]](#footnote-6), А.А. Демичев[[7]](#footnote-7), А.А. Костин[[8]](#footnote-8), В.В. Макрусев[[9]](#footnote-9), С.В. Сенотрусова[[10]](#footnote-10), А.А. Зыков, Р.А. Подзоров[[11]](#footnote-11), Л.И. Попова[[12]](#footnote-12), А.В. Сальникова[[13]](#footnote-13), А.В. Кулешов, В.А. Черных, О.В. Шишкина[[14]](#footnote-14).

Проблематике таможенного контроля в морских пунктах пропуска посвящено не так много работ. Основные научные труды в данной области принадлежат Е.Г. Бормотовой[[15]](#footnote-15), Е.Ю. Кияшко[[16]](#footnote-16), Н.Г. Липатовой[[17]](#footnote-17), Д.Б. Шипилову[[18]](#footnote-18).

В работах указанных авторов исследуются проблемы повышения эффективности таможенного контроля, взаимодействия различных субъектов в морских пунктах пропуска, применения перспективных информационных таможенных технологий.

На данный момент совершенствование таможенного контроля, особенно в морских пунктах пропуска, требует дальнейшего комплексного изучения и анализа с учетом интеграционных процессов в рамках функционирования ЕАЭС и на основе передового международного опыта.

# **ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОВЕДЕНИЯ**

# **ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

## Понятие и сущность таможенного контроля товаров и

## транспортных средств

В настоящее время таможенные органы играют важную роль в обеспечении национальной безопасности и развитии внешнеэкономических связей государства в условиях интеграции. Важнейшим инструментом таможенных органов в реализации данных функций был и остается таможенный контроль.

Одной из задач, стоящих перед таможенными органами, является содействие развитию внешней торговли, которая непосредственно связана с перемещением через таможенную границу ЕАЭС товаров и транспортных средств международной перевозки, подлежащих таможенному контролю. На современном этапе повышение качества, результативности и эффективности проведения таможенного контроля является одним из приоритетных направлений развития таможенной службы.

Таможенным органам присущи признаки и характеристики фискальных, правоохранительных и контрольных органов. Таможенный контроль, безусловно, определяет основную сущность системы таможенных органов РФ на всех ее уровнях.

Так как таможенный контроль является одним из ключевых институтов таможенного дела, для понимания его правовой природы необходимо дать ему определение и обозначить его место в системе государственного контроля.

Определение таможенного контроля менялось и развивалось вместе с таможенным законодательством.

Так, в Таможенном кодексе РФ от 18.06.1993 г. было закреплено следующее определение: «Таможенный контроль - совокупность мер, осуществляемых таможенными органами Российской Федерации в целях обеспечения соблюдения законодательства Российской Федерации о таможенном деле, а также законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы Российской Федерации»[[19]](#footnote-19).

После принятия нового Таможенного кодекса РФ в 2003 г. формулировка данного определения была сокращена: «Таможенный контроль - совокупность мер, осуществляемых таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Российской Федерации»[[20]](#footnote-20).

В Таможенном кодексе Таможенного союза, утратившем силу в связи с вступлением в действие Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС), таможенный контроль определялся как «совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства государств - членов Таможенного союза»[[21]](#footnote-21).

В настоящий момент актуальное определение «таможенного контроля» закреплено в пп. 41 п. 1. ст. 2 ТК ЕАЭС: «Таможенный контроль - совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и (или) обеспечение соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании»[[22]](#footnote-22).

Проведя такой ретроспективный анализ, можно сказать, что все определения объединяет то, что в них указан субъект таможенного контроля – таможенные органы, а также цель его проведения – обеспечение соблюдения таможенного законодательства.

Кроме того, таможенный контроль в качестве объекта исследования рассматривался в работах многих ученых.

А.А. Костин отмечает: «Таможенный контроль как один из видов государственного контроля устанавливает обязанность совершения определенных действий как со стороны таможенного органа, так и со стороны лиц, перемещающих товары и транспортные средства, а также лиц, содействующих проведению таможенного контроля»[[23]](#footnote-23).

Особую актуальность имеет исследование теоретических и организационно-правовых вопросов таможенного контроля в отношении отдельных категорий товаров, например, в отношении товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности[[24]](#footnote-24), или же с точки зрения проведения таможенного контроля после выпуска товаров[[25]](#footnote-25).

Определения понятия «таможенного контроля», близкие к закрепленному законодательно, приводятся и в учебной литературе[[26]](#footnote-26).

Отдельные авторы рассматривают таможенный контроль с точки зрения, так называемой, «сервисно-ориентированной таможни», а также не как функцию таможенных органов, а как «одну из функций управления в области таможенного дела, направленную на обнаружение и устранение отклонений в функционировании системы от нормативно-правовых требований, а также на выявление причин таких отклонений и на совершенствование самого нормативного регулирования, которая выступает важнейшей гарантией установления режима законности в таможенном деле»[[27]](#footnote-27).

На наш взгляд, таможенный контроль выступает одной из важнейших государственных функций, осуществляемых таможенными органами как органами исполнительной власти. Это подтверждается и тем, что проведение таможенного контроля закреплено в ст. 351 ТК ЕАЭС в качестве одной из основных функций таможенных органов.

«Согласно действующему таможенному законодательству таможенные органы в пределах своей компетенции осуществляют иные виды контроля, в том числе экспортный, валютный, радиационный и др., в соответствии с законодательством государств-членов ЕАЭС. При этом, если таможенный контроль находится в исключительной компетенции таможенных органов и при его проведении каких-либо разрешений, предписаний либо постановлений на его проведение таможенным органам не требуется, то иные виды контроля таможенные органы осуществляют совместно с иными уполномоченными государственными органами»[[28]](#footnote-28). За исключением тех пунктов пропуска через государственную границу РФ, в которых «санитарно-карантинный, карантинный фитосанитарный и ветеринарный контроль (надзор) товаров осуществляется должностными лицами таможенных органов»[[29]](#footnote-29).

Все таможенные операции и процедуры вытекают из и сопровождаются на всех этапах проведением таможенного контроля, так как любая из них предполагает проведение контрольных действий должностными лицами таможенных органов: проверку документов и сведений, получение объяснений, осмотр и (или) досмотр товаров и транспортных средств, контроль товаров после их выпуска, получение отчетности и др.

Поэтому следует согласиться с тем, что таможенный контроль является собирательным понятием, включающем осуществление комплекса контрольных мероприятий.

Таким образом, можно сделать вывод, что таможенный контроль представляет собой систему законодательно установленных мер, осуществляемых, исключительно, таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств-членов ЕАЭС, охраны государственной и общественной безопасности, защиты экономических интересов, выявления и пресечения правонарушений и преступлений в области таможенного дела.

Таможенный контроль составляет «фундамент», на котором выстраиваются все правоотношения, возникающие в процессе перемещения товаров и транспортных средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС.

## 

## 1.2. Международные стандарты и принципы проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств

Изучая правовые нормы, регулирующие осуществление таможенного контроля в государствах-членах ЕАЭС, можно сделать однозначный вывод о том, что основой Таможенного кодекса ЕАЭС и национальных законодательных актов в области таможенного дела, являются международные договоры и соглашения государств-участников ЕАЭС, определившие основные направления создания целостного организационно-правового механизма таможенного регулирования на единой таможенной территории. Так, основным источником, послужившим базой для написания норм права ЕАЭС, регулирующих проведение таможенного контроля, явилась Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (далее – Киотская конвенция).

В главе 2 Генерального приложения Киотской конвенции закреплено, что ««таможенный контроль» означает меры, применяемые таможенной службой для обеспечения соблюдения таможенного законодательства»[[30]](#footnote-30).

Кроме того, глава 6 Генерального приложения посвящена вопросам таможенного контроля. Так, значение таможенного контроля в государственном регулировании внешнеторговой деятельности базируется на Стандарте 6.1, предусматривающем, что «все товары, включая транспортные средства, поступающие на или убывающие с таможенной территории, независимо от того, облагаются ли они пошлинами и налогами, подлежат таможенному контролю»[[31]](#footnote-31).

При этом понятие «таможенный контроль» из Киотской конвенции продублировано также в Глоссарии международных таможенных терминов Всемирной таможенной организации (далее – ВтамО) со следующим примечанием о мерах, применяемых таможенными органами: «меры могут быть общими, например, применяемыми ко всем товарам, ввозимым на таможенную территорию, или могут быть специально касающимися, например: места нахождения товаров; природы товаров (связанной с высокой ставкой пошлины и т.д.); таможенной процедуры, применяемой к товарам (таможенного транзита и т.д.)»[[32]](#footnote-32).

Положения Киотской конвенции затрагивают не только, непосредственно, вопросы проведения таможенного контроля, но и охватывают аспекты межведомственного информационного взаимодействия с иными государственными органами, применения системы управления рисками, внедрения перспективных таможенных технологий и т.д.

Кроме того, данная Конвенция закрепляет основополагающие принципы таможенного контроля. Согласно Стандартам 6.2, 6.3, 6.7, 6.8 и 6.9 Генерального приложения к Киотской конвенции:

* «таможенный контроль должен сводиться к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения таможенного законодательства;
* при проведении таможенного контроля таможенная служба должна использовать систему управления рисками;
* таможенная служба стремится к сотрудничеству с другими таможенными администрациями и заключению соглашений об оказании взаимной административной помощи;
* таможенная служба стремится к сотрудничеству с участниками торговой деятельности и заключению меморандума о взаимопонимании;
* таможенная служба во всех случаях, где это возможно, использует информационные технологии и электронную коммерцию»[[33]](#footnote-33).

Принцип сотрудничества и взаимной административной помощи особенно актуален для ЕАЭС, так как, не смотря на наличие единой таможенной территории, существуют пять суверенных государственных территорий, эффективность осуществления таможенного контроля на которых напрямую зависит от организации межведомственного взаимодействия государственных органов всех стран, входящих в ЕАЭС.

«В международной практике получило достаточно широкое распространение применение таможенными администрациями различных технологий, направленных на реализацию информационного взаимодействия, как непосредственно с участниками внешнеэкономической деятельности, так и с партнерами по контролю внешнеторговой сферы - с другими министерствами и ведомствами»[[34]](#footnote-34).

Если рассматривать принцип использования информационных технологий в деятельности таможенных органов, то следует отметить, что данное положение нашло отражение и в других международных документах.

Так, Всемирной таможенной организацией разработаны и приняты в 2005 г. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (далее – Рамочные стандарты) в качестве инструмента содействия международной торговле.

Согласно Рамочным стандартам «таможенные администрации должны обеспечивать, чтобы их информационные системы были функционально совместимы и основывались на открытых стандартах. С этой целью таможенным службам следует использовать Модель данных ВТамО, которая определяет максимальный набор данных для совершения экспортных и импортных формальностей. Модель данных определяет также формат электронных сообщений для соответствующих грузовых и товарных деклараций»[[35]](#footnote-35).

Помимо Рамочных стандартов, такими документами являются:

* Конвенция ООН «Об использовании электронных сообщений в международных договорах»;
* Рекомендация № 18 ЕЭК ООН «Меры по упрощению процедур в международной торговле Европейской экономической комиссии ООН»;
* Рекомендация № 33 ЕЭК ООН «Рекомендации и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна»»;
* Рекомендация № 34 ЕЭК ООН «По стандартизации и упрощению данных в международной торговле» и др.

Совершенствование процессов таможенного контроля и успешное функционирование таможенной службы невозможны без оснащения таможенных органов современными техническими средствами и повсеместного внедрения информационных технологий. Тот факт, что большинство государств-членов ЕАЭС входит во Всемирную торговую организацию (далее – ВТО) является дополнительным стимулом к внедрению современных информационных систем и технологий в деятельность таможенных органов.

Поэтому еще одним важным документом является Соглашение об упрощении процедур торговли, принятое в 2014 г. ВТО в качестве Приложения 1А к Марракешскому соглашению об учреждении ВТО.

По мнению А.Ю. Кожанкова, «нормы Соглашения ВТО об упрощении торговли будут тем самым вектором, который определит направление развития законодательства о таможенном контроле в ЕАЭС»[[36]](#footnote-36).

Таким образом, вышеназванные международные документы составляют единую систему, позволяющую осуществлять правовое регулирование принципов проведения таможенного контроля и его совершенствования на международном уровне, а также являются основой для разработки наднационального и национального законодательства в сфере таможенного дела.

## 1.3. Нормативное правовое регулирование таможенного контроля в Евразийском экономическом союзе

Договор о создании Евразийского экономического союза был заключен 29 мая 2014 г. и с 2015 г. вступил в силу на территории всех государств, входящих в ЕАЭС. Договор о Таможенном кодексе ЕАЭС, в свою очередь, был подписан 11 апреля 2017 г., а сам Таможенный кодекс Евразийского экономического союза вступил в силу 1 января 2018 г.

Согласно п. 2 ст. 9 гл. 2 ТК ЕАЭС, «товары, перемещаемые через таможенную границу Союза, подлежат таможенному контролю»[[37]](#footnote-37). Данное положение коррелируется со Стандартом 6.1. Генерального приложения к Киотской конвенции.

Таможенному контролю в ТК ЕАЭС посвящены главы 44, 45 и 46 раздела VI, положения которого соответствуют и адаптированы положениям главы 6 Киотской конвенции, подробно рассмотренной ранее.

Основное содержание данных глав включает в себя общую информацию о проведении таможенного контроля, его объектах, формах, мерах, местах проведения и т.п., то есть акцентировано на организации и проведении таможенного контроля, который, обеспечивая надлежащее применение таможенного законодательства, а также соблюдение других правовых требований, будет одновременно оказывать максимальное содействие международной торговле.

«Таможенный контроль проводится в отношении объектов таможенного контроля с применением к ним форм таможенного контроля и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля»[[38]](#footnote-38), - говорится в ст. 310 ТК ЕАЭС.

Объектами таможенного контроля, в соответствии со ст. 311 ТК ЕАЭС, являются:

* «товары, находящиеся под таможенным контролем;
* товары, помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, которые приобрели статус товаров Союза, товары, помещенные под таможенную процедуру реимпорта, товары для личного пользования, выпущенные в свободное обращение, а также товары, которые сохранили статус товаров Союза при их обратном ввозе на таможенную территорию Союза;
* товары, находящиеся на таможенной территории Союза, - при наличии у таможенных органов информации о том, что такие товары были ввезены и (или) находятся на таможенной территории Союза в нарушение международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования;
* таможенные и иные документы, а также сведения, содержащиеся в таких документах;
* деятельность лиц, в том числе уполномоченных экономических операторов, связанная с перемещением товаров через таможенную границу Союза, оказанием услуг в сфере таможенного дела либо осуществляемая в рамках отдельных таможенных процедур;
* сооружения, помещения (части помещений) и (или) открытые площадки (части открытых площадок), предназначенные для использования или используемые в качестве складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, предназначенные для использования или используемые для временного хранения товаров уполномоченными экономическими операторами, а также предназначенные для использования или используемые в качестве зон таможенного контроля»[[39]](#footnote-39).

Следует отметить, что помимо вышеперечисленных объектов, таможенный контроль может проводиться и в отношении физических лиц. Это направлено на выявление товаров, перемещаемых ими через таможенную границу ЕАЭС с нарушением таможенного законодательства.

В ст. 322 ТК ЕАЭС установлен закрытый перечень форм таможенного контроля:

* «получение объяснений;
* проверка таможенных, иных документов и (или) сведений;
* таможенный осмотр;
* таможенный досмотр;
* личный таможенный досмотр;
* таможенный осмотр помещений и территорий;
* таможенная проверка»[[40]](#footnote-40).

В свою очередь, перечень мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, является открытым и приведен в ст. 338 ТК ЕАЭС.

Если рассматривать иные нормативные акты, составляющие право ЕАЭС, среди основополагающих документов, регламентирующих проведение таможенного контроля, можно назвать:

* Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 г. № 260 (ред. от 17.04.2018 г.) «О формах таможенных документов»;
* Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 г. № 258 «О порядке проведения таможенной экспертизы при проведении таможенного контроля»;
* Решение Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 г. № 311 (ред. от 14.11.2017 г.) «О Порядке совершения таможенных операций в отношении товаров для личного пользования, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза, либо товаров для личного пользования, временно ввезенных на таможенную территорию Союза, выпуска таких товаров и отражения факта их признания не находящимися под таможенным контролем»;
* Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27.03.2018 г. № 42 «Об особенностях проведения таможенного контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза» (вместе с «Положением об особенностях проведения таможенного контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза»), а также ряд других Решений Евразийской экономической комиссии, Коллегии и Совета Евразийской экономической комиссии.

Основные принципы проведения таможенного контроля перечислены в ст. 310 ТК ЕАЭС и ст. 214 Федерального закона от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ № 289).

Федеральный закон № 289 был разработан в связи с принятием Таможенного кодекса ЕАЭС и устанавливает особенности таможенного регулирования в Российской Федерации в соответствии с положениями права ЕАЭС. Кроме того, в нем реализована значительная часть отсылочных норм ТК ЕАЭС, направленных на совершенствование таможенного администрирования и упрощение совершения таможенных операций. Таможенному контролю в ФЗ № 289 посвящены главы 42, 43 и 44, которые построены по аналогии с ТК ЕАЭС.

Некоторые вопросы, связанные с таможенным контролем, регулируются Постановлениями Правительства РФ:

* Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 г. № 872 (ред. от 28.08.2018 г.) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации»;
* Постановление Правительства РФ от 16.09.2013 г. № 809 (ред. от 07.02.2019 г.) «О Федеральной таможенной службе» (вместе с «Положением о Федеральной таможенной службе»);
* Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 г. № 975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток» (далее – Постановление Правительства РФ № 975);
* Постановление Правительства РФ от 12.11.2016 г. № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее – Постановление Правительства РФ № 1154) и др.

«Федеральная таможенная служба (ФТС России) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в соответствии с законодательством Российской Федерации функции по контролю и надзору в области таможенного дела»[[41]](#footnote-41). Следовательно, нормативные правовые акты, принятые данным ведомством, имеют важное значение в системе правового регулирования таможенного контроля.

Так, отдельными приказами ФТС России утверждены инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при проведении таможенного контроля в зависимости от вида товара, транспортного средства международной перевозки и других обстоятельств перемещения товаров через таможенную границу. Такими документами, к примеру, являются:

* Приказ ФТС России от 27.05.2011 г. № 1070 «Об утверждении положения о совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении воздушных судов и перемещаемых ими товаров»;
* Приказ ФТС России от 30.09.2011 г. № 1996 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, при проведении транспортного контроля и проверке документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора»;
* Приказ ФТС РФ от 25.10.2011 г. № 2199 «Об утверждении форм документов для целей применения отдельных форм таможенного контроля»;
* Приказ ФТС России от 19.07.2013 г. № 1349 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами» и др.

Таким образом, проведение таможенного контроля предполагает достижение определенных целей. В соответствии с пп. 10 п. 2 ст. 254 Федерального закона № 289, «таможенные органы совершенствуют таможенное декларирование и таможенный контроль, создают условия, способствующие упрощению проведения таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Союза, применяют современные информационные технологии, внедряют прогрессивные методы таможенного администрирования, в том числе на основе общепризнанных международных стандартов в области таможенного дела, опыта управления таможенным делом в иностранных государствах - торговых партнерах Российской Федерации»[[42]](#footnote-42).

Вышеперечисленные документы, как на международном и наднациональном уровнях, так и на уровне нашего государства обеспечивают соблюдение принципов таможенного контроля, а также достижение его целей. Кроме того, они разграничивают компетенцию таможенных и иных государственных контролирующих органов, а также регламентируют порядок действий должностных лиц таможенных органов в зависимости от конкретных обстоятельств перемещения товаров и транспортных средств международной перевозки через таможенную границу.

Однако сложность и многоаспектность таможенного контроля в условиях динамичной внешней среды и преобразований внутри таможенной системы требует постоянного совершенствования его нормативного правового регулирования. Об этом свидетельствует и тот факт, что в действующее законодательство часто вносятся какие-либо поправки, и тот факт, что в большом количестве издаются новые нормативные правовые акты, посвященные таможенному контролю и отдельным вопросам, связанным с ним.

# **ГЛАВА 2. ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОВЕДЕНИЯ**

# **ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕГИОНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ**

## 2.1. Особенности региона деятельности и структура Владивостокской таможни

В силу своего географического положения, стратегических установок позиционирования России и Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также особенностей развития г. Владивосток является особым объектом государственной политики.

По Указу Президента РФ с 13 декабря 2018 г. Владивосток официально стал столицей Дальневосточного федерального округа вместо Хабаровска[[43]](#footnote-43). Следовательно, провозглашенная после проведения саммита стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (далее – АТЭС) в сентябре 2012 г. во Владивостоке, политика ускоренного развития региона в настоящее время будет только набирать обороты.

В качестве одного из приоритетов в такой политике делается упор властей на концепцию территорий опережающего развития, предполагающую приток инвестиций и скоротечное развитие производства в Приморском крае.

Так, в Приморском крае успешно функционируют транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2». С 26 октября 2017 г. действует новая технологическая схема перемещения транзитных грузов по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2», в соответствии с которой грузы сразу следуют в морские пункты пропуска Зарубино, Посьет, Владивосток, Восточный или Находку, где и происходит их оформление для отправки за пределы таможенной территории ЕАЭС. Если не зафиксировано фактов нарушений, продолжительность пропуска транзитного грузового поезда из Китая через границу не превышает одного часа.

Выгодное местоположение Владивостока предопределяет возможность и целесообразность развития транспортно-логистической деятельности. Успешное функционирование транспортно-логистического комплекса обеспечивается на основе выполнения следующих критериев:

* «координация деятельности региональных структур федеральных агентств, подведомственных Минтрансу России, подразделений ДВЖД - филиала ОАО «РЖД», Владивостокской таможни;
* формирование информационной системы, обеспечивающей оптимальные пути доставки грузов, средств связи, устройств и условий для обработки грузов;
* обеспечение возможности осуществления комбинированных и интермодальных перевозок;
* комплексное обустройство территории, в границах которой будут осуществляться все виды деятельности, относящиеся к транспортировке, логистике и дистрибуции товаров»[[44]](#footnote-44).

Кроме того, значительным событием, определившим вектор развития региона, в том числе стало принятие в октябре 2015 г. Федерального закона № 212 «О свободном порте Владивосток»[[45]](#footnote-45) (далее – ФЗ № 212).

Создание и развитие порта осуществляется также в соответствии с государственной программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». В ней говорится, что «с использованием бюджетных, налоговых, таможенных и тарифных преференций можно обеспечить формирование на территории региона благоприятного инвестиционного климата, создать равные с территориями европейской части Российской Федерации возможности для ведения бизнеса и жизни населения»[[46]](#footnote-46).

С момента принятия ФЗ № 212 во Владивостокской таможне реализуются мероприятия по обеспечению функционирования свободного порта Владивосток. Следует отметить, что под понятие «свободного порта Владивосток» подпадает не только территория городского окурга Владивосток, а также еще ряд округов Приморского края, Ванинский муниципальный район Хабаровского края, часть Сахалинской области, Камчатского края, а также Чукотского автономного округа.

Таким образом, в условиях развивающегося и перспективного региона, имеющего экономически и политически значимые отношения со странами АТР, а также с учетом роли и объемов внешнеторговых операций, совершаемых в данном регионе, вопросы совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля являются весьма актуальными.

В состав Дальневосточного таможенного управления (далее – ДВТУ) входят 10 таможен: Дальневосточная оперативная таможня, Биробиджанская, Благовещенская, Владивостокская, Камчатская, Магаданская, Находкинская, Сахалинская, Уссурийская, Хабаровская таможни, а также 47 таможенных постов.

Владивостокская таможня была образована указом Николая II от 23 мая 1901 г. В настоящее время в регионе деятельности таможни расположены:

* Аэропорт Владивосток (Кневичи);
* Владивостокский Почтовый таможенный пост;
* Владивостокский таможенный пост (центр электронного декларирования);
* Морской порт Владивосток (торговый порт);
* Первомайский таможенный пост (рыбный порт);
* Морской порт Зарубино;
* Морской порт Славянка.

Подробная структура Владивостокской таможни представлена на рисунках 1.1 и 1.2 приложения 1.

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

В настоящее время начальником таможни является полковник таможенной службы Ануфриев Олег Борисович, а его заместителями:

* подполковник таможенной службы Кузьмин Алексей Валентинович – первый заместитель начальника таможни (таможенный контроль);
* подполковник таможенной службы Запорожан Наталья Анатольевна – и.о. заместителя начальника таможни (по экономической деятельности);
* подполковник таможенной службы Расколов Валерий Геннадьевич – заместитель начальника таможни (по правоохранительной деятельности);
* полковник таможенной службы Трактиров Александр Александрович – заместитель начальника таможни (по тыловому обеспечению).

В регионе деятельности таможни находятся, в том числе четыре пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации: воздушный пункт пропуска «Аэропорт Владивосток» (Кневичи), Морской порт Владивосток, Морской порт Славянка и Морской порт Зарубино.

Основными товарами, экспортируемыми через Владивостокскую таможню являются рыба, ракообразные, моллюски, изделия из черных металлов и их лом, алюминий и изделия из него и др.

Значительную часть товарооборота составляют импортные товары, среди которых механические машины и оборудование, автомобильный транспорт и его части, электрические машины и оборудование, пластмассы и изделия из них, мясо и мясные субпродукты, изделия из черных металлов, изделия из каучука и резины и др.

Крупнейшими внешнеторговыми партнерами российских компаний, оформляющих товары во Владивостокской таможне, являются Китайская Народная Республика, Республика Корея, Япония.

В первом полугодии 2018 г. в регионе деятельности Владивостокской таможни было выпущено 83 846 деклараций на товары (далее – ДТ), что на 25 % больше, чем в данный период в 2017 г. (66 932 ДТ).

Увеличение количества ДТ обусловлено ростом числа участников ВЭД в регионе деятельности таможни на 26,96 % (в I полугодии 2018 г. – 6 768, 2017 г. – 5 331). Количество организаций, осуществляющих импорт товаров, возросло на 28,82 % (с 4 990 до 6 428), количество организаций-экспортеров – на 11,5 % (с 495 до 552).

В I полугодии 2018 г. по сравнению с 2017 г. товарооборот увеличился на 33,6 % и составил более 6 млрд. долл. США. Объем экспорта увеличился на 25,7 % (1,6 млрд. долл. США) за счет роста экспорта водных биоресурсов и черных металлов, а объем импорта увеличился на 35,6 % (4,5 млрд. долл. США) за счет импорта машин, оборудования и механизмов, классифицируемых по товарной группе 84 ТН ВЭД ЕАЭС, который в I полугодии 2017 г. составлял 3,3 млрд. долл. США.

Доля ДТ, поданных в электронной форме, составила в I полугодии 2018 г. 95,26% (в аналогичном периоде 2017 г. – 87,27%). Доля ДТ, поданных с применением технологии предварительного декларирования, составила 11,87% (в 2017 г. – 0,14%).

Владивостокская таможня активно участвует в эксперементах Федеральной таможенной службы и часто выступает «площадкой» для пилотного внедерения тех или иных перспективных таможенных технологий, а также проводит мероприятия по созданию благоприятных условий для осуществления внешнеэкономической деятельности.

За первые шесть месяцев 2018 г. таможенными органами Владивостокской таможни технология удаленного выпуска товаров применялась в отношении 75 945 ДТ, из которых таможенные посты Владивостокской таможни выступали в качестве таможенного органа декларирования в отношении 70 912 ДТ. В отношении 5 033 ДТ таможенные посты Владивостокской таможни выступали в качестве внешних таможенных органов, а само декларирование осуществлялось в иных таможенных органах. Для сравнения в таблице 1 приведены данные за аналогичный период 2017 г.

Таблица 1

Объем деклараций на товары, к которым была применена технология удаленного выпуска, I полугодие 2017 - I полугодие 2018 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Владивостокская таможня | Кол-во ДТ | |
| I полугодие 2018 г. | I полугодие 2017 г. |
| в качестве таможенного органа  декларирования | 70 912 | 4 526 |
| в качестве таможенного органа фактического местонахождения товара | 5 033 | 3 318 |
| Всего: | 75 945 | 7 844 |

В таблице 2 представлены объемы деклараций на товары, таможенным органом фактического контроля которых являлась Владивостокская таможня,в разрезе таможенных органов декларирования.

Таблица 2

Количество ДТ в разрезе таможенных органов декларирования и фактического нахождения товара за I полугодие 2017 - I полугодие 2018 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таможенный  орган  декларирования | Таможенный орган  фактического  местонахождения товара | Количество ДТ | |
| I полугодие 2018 г. | I полугодие 2017 г. |
| МОТ | Владивостокская таможня | 2 510 |  |
| ДВТУ | Владивостокская таможня | 990 | 304 |
| СЗТУ | Владивостокская таможня | 866 | 18 |
| СТУ | Владивостокская таможня | 390 | 281 |
| СКТУ | Владивостокская таможня | 106 |  |
| УТУ | Владивостокская таможня | 84 | 8 |
| ЦЭТ | Владивостокская таможня | 61 | 80 |
| ЦТУ | Владивостокская таможня | 17 | 2 623 |
| ЦАТ | Владивостокская таможня | 5 |  |
| ПТУ | Владивостокская таможня | 4 | 4 |
| Всего: | | 5 033 | 3 318 |

В регионе деятельности Владивостокской таможни функционирует Владивостокский центр электронного декларирования (далее − ЦЭД). За первое полугодие 2018 г. Владивостокский ЦЭД оформил 72 198 ДТ, что составило 86,1 % от общего декларационного массива Владивостокской таможни (для сравнения, в 2017 г. данный показатель составил 6,8 %).

При этом в рассматриваемый период автоматически зарегистрировано было 6 230 ДТ (7,4 % от общего количества ДТ), что в 2,5 раза больше, чем за аналогичный период 2017 г. (2 476 ДТ, доля от общего количества ДТ – 3,7 %).

Для наглядности, в таблице 3 приведены объемы ДТ, к которым были применены технологии автоматической регистрации декларации (далее – АР) и автоматического выпуска товаров (далее – АВ) с учетом направления перемещения товаров.

Таблица 3

Количество автоматически зарегистрированных ДТ и автоматически выпущенных товаров в I полугодии 2017 и I полугодии 2018 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | I полугодие 2018 г. | | I полугодие 2017 г. | |
| кол-во ДТ | доля, % | кол-во ДТ | доля, % |
| АР экспорт | 5 382 | 67,2 | 2 468 | 58,1 |
| АР импорт | 848 | 1,1 | 8 | 0,012 |
| АВ экспорт | 833 | 10,4 | 1 | 0,02 |
| АВ импорт | 0 | 0 | 0 | 0 |

По итогам первых 6 месяцев 2018 г. таможней перечислено в доход федерального бюджета 78 653,92 млн. руб. (105,07 % от планового задания и на 53 % (на 27 542,92 млн. руб.) больше, чем за аналогичный период 2017 г.).

Увеличение объемов перечисления таможенных платежей обусловлено ростом деловой активности в регионе деятельности таможни, в том числе увеличением объемов декларирования крупными участниками ВЭД: ООО «Мазда Мотор Мануфэкчуринг Рус», ООО «Комацу СНГ», ООО «Тойота Мотор», ООО «Атлас», ООО «Кари» и др.

Таким образом, г. Владивосток обладает устойчивыми конкурентными преимуществами: выгодное экономико-географическое расположение рядом с экономическими центрами азиатско-тихоокеанского региона, приграничная инфраструктура, приморская территория, транснациональные транспортные коридоры с логистическими технологиями, развитый научно-образовательный комплекс с новейшим инновационным ресурсом, интерес российских компаний к операциям в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Инфраструктура, созданная при подготовке саммита АТЭС в 2012 г., позволяет позиционировать город как центр международного сотрудничества России в АТР: во Владивостоке часто проводят деловые мероприятия федерального и международного уровня, что повышает статус Дальнего Востока как на международной арене, так и внутри страны.

Владивостокская таможня, в свою очередь, обеспечивает содействие развитию внешнеторговой деятельности, как региона, так и государства, в целом, при этом защищая экономические интересы и безопасность страны. Возложенные на таможню задачи и особенности функционирования обусловлены спецификой региона деятельности.

## 2.2. Предварительное информирование при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу в регионе

## деятельности Владивостокской таможни морским транспортом

Предварительное информирование заключается в представлении в таможенный орган сведений о предполагаемых к ввозу товарах и транспортных средствах, что позволяет таможенным органам до их прибытия проверить с помощью программных средств полноту информации.

Цель и основные положения, связанные с представлением предварительной информации (далее – ПИ) закреплены в ст. 11 ТК ЕАЭС. Так, «целью представления предварительной информации является получение таможенными органами сведений о товарах, планируемых к перемещению через таможенную границу Союза, для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля»[[47]](#footnote-47).

Введение обязательного предварительного информирования в морских пунктах пропуска, ввиду особенностей географического положения, имеет важное значение для Российской Федерации и отмечено как одна из основных задач совершенствования таможенного регулирования в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года[[48]](#footnote-48).

Кроме того, с 1 июля 2019 г. предоставление ПИ при перемещении товаров морским транспортом станет обязательным во всех портах. В этой связи представляет интерес опыт внедрения механизма предварительного информирования на территории свободного порта Владивосток, где обязательное представление ПИ на морском транспорте введено с 1 октября 2016 г. Федеральным законом № 212 «О свободном порте Владивосток»[[49]](#footnote-49).

Статьей 22 указанного Федерального закона предусмотрено, что ПИ о товарах и транспортных средствах представляется перевозчиком для целей и в объеме, необходимом для таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора).

Состав сведений ПИ о товарах и транспортных средствах, необходимой для проведения таможенного и иных видов государственного контроля на территории свободного порта Владивосток, установлен постановлением Правительства РФ от 28.09.2016 г. № 975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток» и представляет собой обширный перечень информации, разграниченный в зависимости от вида таможенной процедуры и государственного контроля.

Представление ПИ только в объеме сведений декларации на товары не позволит обеспечить ее использование для всех видов государственного контроля и совершения таможенных операций в отношении транспортного средства международной перевозки.

Для осуществления заявленных целей ПИ должна одновременно содержать информацию о транспортном средстве, о товарах, перемещаемых на данном транспортном средстве, а также необходимую для проведения иных видов государственного контроля.

Особенностью морского транспорта является одновременная перевозка большого количества товаров, следующих в адрес множества получателей. Единственным связующим звеном при этом является перевозчик, который обладает информацией о транспортном средстве и всех товарах, перевозимых на данном транспортном средстве. Вместе с тем перевозчик обладает только общей информацией о перевозимых им товарах в объеме коносамента, в связи с чем предусмотрена двух уровневая система представления в таможенный орган ПИ:

− получатель товара представляет информацию о товаре перевозчику,

− перевозчик аккумулирует информацию от всех получателей, добавляет к ней документы и сведения о транспортном средстве и представляет в таможенный орган единым пакетом.

Регламент представления предварительной информации предусматривает ее подачу не менее чем за два часа до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС.

Постановлением Правительства РФ № 1154 определены Правила осуществления таможенными органами иных видов контроля в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток. В соответствии ними, таможенные органы обеспечивают направление ПИ о товарах и транспортных средствах, подлежащих иным видам государственного контроля, в течение 30 минут после ее получения в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти, которые, в свою очередь, в течение 1 часа после получения ПИ направляют в таможенные органы результаты анализа информации в рамках применения системы управления рисками[[50]](#footnote-50).

Подача ПИ осуществляется с применением информационных систем ФТС России. Так, Письмом ФТС России от 26.01.2017 г. № 09-126/03669 «О применении КПС «Портал «Морской порт» доведены общая информация о системе и технические требования для ее пользователей.

С февраля 2014 года в пяти морских портах России (Владивосток, Находка, Новороссийск, Усть-Луга и Калининград) ФТС России организовано тестирование данного программного средства. Портал был разработан в целях обеспечения электронного представления ПИ о ввозимых товарах и морских судах, а также взаимодействия всех участников процесса осуществления и контроля за внешнеторговыми морскими перевозками (участники ВЭД, морские перевозчики, морские агенты, администрация порта, государственные контролирующие органы (ФСБ России, ФТС России, Минтранс России, Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор), Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор)).

Представление неполной и некорректной ПИ является одной из ключевых проблем. В таблицах 4 и 5 представлены данные об общем количестве товарных партий и о количестве партий, в отношении которых в регионе деятельности Владивостокской таможни была представлена ПИ о товарах за первые шесть месяцев 2018 г. и за аналогичный период 2017 г.

Таблица 4

Количество товарных партий и ПИ за январь-июнь 2018 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Период | | | | | | Итого | % |
| январь | февраль | март | апрель | май | июнь |
| Количество товарных партий | 14472 | 12404 | 15941 | 15770 | 17041 | 20446 | 96074 | 100 |
| Количество  товарных  партий с ПИ | 4734 | 4491 | 6855 | 4252 | 4843 | 5467 | 30642 | 31,89 |
| Количество расширенной ПИ | 2953 | 2320 | 5289 | 2799 | 3510 | 3242 | 20113 | 65,64 |

Таблица 5

Количество товарных партий и ПИ за январь-июнь 2017 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Период | | | | | | Итого | % |
| январь | февраль | март | апрель | май | июнь |
| Количество товарных партий | 4973 | 6039 | 8899 | 8302 | 8203 | 11765 | 48181 | 100 |
| Количество  товарных  партий с ПИ | 3337 | 4623 | 6818 | 5328 | 5904 | 7252 | 33262 | 69,04 |
| Количество расширенной ПИ | 79 | 127 | 174 | 992 | 2035 | 2444 | 5851 | 17,59 |

По данным Владивостокской таможни, из 96074 товарных партий, прибывших в течение первого полугодия 2018 г., только в отношении 30642 (31,8 %) подана ПИ, при этом доля информации, состав и объем которой соответствует положениям постановления Правительства РФ № 975, составила 65,6 % от партий, имеющих ПИ.

Выявленные проблемы не позволили с 1 октября 2018 года ввести во всех портах обязательное предварительное информирование о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом. Решением Коллегии ЕЭК от 31.07.2018 г. № 124 срок был перенесен на 1 июля 2019 года[[51]](#footnote-51).

В соответствии с Решением Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 51 состав ПИ определен для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля. В Решении также закреплен срок предоставления ПИ: «не позднее чем за 6 часов до планируемого времени захода судна в первый порт, расположенный на территории государства - члена ЕАЭС. В случае если время перехода (буксировки) судна до его захода в первый порт, расположенный на территории государства-члена, составляет менее 6 часов, предварительная информация представляется до фактического выхода судна из порта отхода»[[52]](#footnote-52).

Сравнительный анализ состава предварительной информации, предусмотренной постановлением Правительства РФ от 28.09.2016 г. № 975 и решения Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 51 приведен в приложении 2.

Помимо нормативного правового закрепления на уровне ЕАЭС состава ПИ и сроков ее представления, следует на уровне законодательства ЕАЭС определить порядок использования ПИ таможенными органами. В перспективе представленная в виде электронного документа ПИ, может использоваться:

* при получении разрешения на разгрузку, перегрузку (перевалку) и совершение иных грузовых операций с товарами, а также замену транспортных средств международной перевозки в месте прибытия;
* как уведомление о разгрузке, перегрузке (перевалке) и совершение иных грузовых операций с товарами и (или) замене транспортных средств международной перевозки в месте прибытия;
* при проведении санитарно-эпидемиологического, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора), транспортного контроля и иных видов государственного контроля;
* при помещении товаров на временное хранение;
* в качестве транзитной декларации;
* в качестве декларации на транспортное средство.

В настоящее время на площадке ЕЭК совместно с участием представителей ФТС России проводятся работы по введению обязательного предварительного информирования, по результатам которых были приняты:

* Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом»;
* Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 52 «О порядке регистрации предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза»;
* Решение Коллегии ЕЭК от 28.11.2018 г. № 191 «О структуре и формате предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом»;
* Решение Коллегии ЕЭК от 02.04.2019 г. № 48 «О внесении изменений в структуру и формат предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом».

Указанные акты определяют порядок представления предварительной информации при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом, а также структуру и формат предварительной информации, порядок формирования, регистрации и использования такой информации, лиц, которые обязаны представлять ПИ, и меры, принимаемые в случае непредставления указанной информации или нарушения сроков ее представления, в том числе учитывающие предусмотренную ТК ЕАЭС возможность предоставления ПИ в виде электронного документа.

Так, в настоящее время в отношении каждой третьей партии товаров, перемещаемых водным видом транспорта, подана предварительная информация. В подобных условиях таможенный орган имеет возможность заблаговременно проанализировать значительный объем сведений по морскому судну, соответственно, оптимизировать процесс оформления морских судов и сократить сроки нахождения товаров в морских пунктах пропуска.

Вместе с тем стоит отметить, что проведение государственного контроля и организация пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских пунктах пропуска исключительно в электронном виде законодательно не предусмотрено.

Таким образом, повсеместная реализация механизма предварительного информирования является одной из ключевых задач совершенствования таможенного регулирования, а также приоритетным направлением развития информационных таможенных технологий, способствует повышению пропускной способности портов, сокращению времени совершения таможенных операций и издержек участников внешнеэкономической деятельности.

Предварительная информация в морских пунктах пропуска используется для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, а также при проведении иных видов государственного контроля. Практика применения института предварительного информирования в морских пунктах пропуска свидетельствует о целесообразности его развития.

## 2.3. Проведение таможенного контроля в регионе деятельности

## Владивостокской таможни при перемещении товаров и

## транспортных средств морским транспортом

В морских пунктах пропуска при прибытии транспортного средства международной перевозки (далее – ТСМП), перемещающего товары через таможенную границу последовательно осуществляются следующие виды контроля:

* «санитарно-карантинный (при необходимости и только в отношении лиц);
* пограничный;
* таможенный контроль, а в отношении автотранспортных средств, перемещаемых водным транспортом, также контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;
* транспортный (только в отношении грузовых автотранспортных средств или автобусов, перемещаемых водным транспортом);
* санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости и только в специализированных пунктах пропуска)»[[53]](#footnote-53).

При убытии осуществление государственного контроля производится в следующей последовательности:

* «санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный (при необходимости);
* таможенный контроль, а в отношении автотранспортных средств, перемещаемых водным транспортом, также контроль за исполнением владельцами транспортных средств установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности;
* транспортный (только в отношении грузовых автотранспортных средств или автобусов, перемещаемых водным транспортом);
* пограничный»[[54]](#footnote-54).

При осуществлении государственного контроля в пункте пропуска применяется механизм «единого окна», в соответствии с которым перевозчик одновременно с документами, представляемыми для таможенных целей при прибытии товаров и транспортных средств на таможенную территорию представляет должностному лицу таможенного органа и документы, необходимые для осуществления иных видов контроля.

В соответствии со ст. 89 ТК ЕАЭС, при международной перевозке водным транспортом таможенному органу при прибытии должны быть представлены следующие документы:

* «общая декларация;
* декларация о грузе;
* декларация о судовых припасах;
* декларация о личных вещах экипажа судна;
* судовая роль;
* список пассажиров;
* транспортные (перевозочные) документы;
* документы, сопровождающие международные почтовые отправления при их перевозке, определенные актами Всемирного почтового союза»[[55]](#footnote-55).

Образцы форм вышеуказанных документов, кроме транспортных документов и документов, сопровождающих международные почтовые отправления, закреплены в Письме ГТК РФ от 18.10.2001 г. № 01-06/41933 «О направлении образцов форм документов».

Отдельно стоит выделить такой документ, как коносамент, являющийся основным перевозочным документом при перемещении товаров через таможенную границу морским транспортом. Он представляет собой документ, определяющий правоотношения между перевозчиком и получателем груза, и содержит информацию о наименовании судна, перевозчике, месте приема и погрузки груза, месте назначения груза, об отправителе, получателе (при наличии), наименовании груза, маркировке, количестве мест, весе, объеме и т.д. Грузовой манифест представляет собой перечень коносаментов, то есть включает все сведения о всех грузах, находящихся на борту судна.

Вышеуказанные документы, подписанные капитаном или уполномоченным им лицом и скрепленные судовой печатью, представляются должностному лицу таможенного органа.

Представитель перевозчика имеет возможность привязать ранее предоставленную предварительную информацию о товарной партии с использованием полученного от заинтересованного лица уникального номера к конкретному перевозочному документу (коносаменту) в составе пакета документов на судно.

Должностные лица таможенного органа, в случае наличия представленной перевозчиком предварительной информации, принимают решения в отношении судна с учетом применения системы управления рисками, поданных документов, наличия или отсутствия на борту судна табачных изделий и алкогольных напитков (кроме предназначенных для потребления на судне во время его стоянки в порту), оружия, лекарственных средств, содержащих наркотические, сильнодействующие, психотропные и ядовитые средства и вещества, а также товаров, не предназначенных для выгрузки в данном порту. Кроме того, принимается решение о необходимости осуществления иных видов государственного контроля в составе госкомиссии на борту судна. О решении не проводить такой контроль на борту судна должностные лица таможенного органа, а также органов санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля уведомляют администрацию порта, о чем она, в свою очередь, информирует пограничный орган, а также капитана судна.

Таким образом, весь процесс совершения операций при перемещении товаров морским транспортом последовательно включает в себя:

* подачу предварительной заявки на прибытие судна капитаном судна в администрацию порта, которая подается за 72 часа, а подтверждается за 24 часа (при длительности перехода между портами отправления и прибытия менее 72 часов - до выхода судна из порта убытия);
* передачу администрацией порта предварительной заявки на прибытие судна государственным контролирующим органам и их информирование о времени прибытия и месте стоянки за 4 часа до прибытия судна;
* информирование администрацией порта капитана судна о месте стоянки судна;
* передачу судовладельцем или уполномоченным им лицом должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека необходимых документов посредством электронной связи;
* передачу капитаном судна должностному лицу таможенного органа документов, необходимых для совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, а также необходимых для осуществления иных видов государственного контроля;
* принятие решения должностными лицами таможенного органа и иных государственных контролирующих органов о необходимости участия в государственном контроле судна при прибытии судна;
* письменное уведомление капитана судна и администрации порта о принятом решении и за 1 час до прибытия судна в порт.

Следует отметить, что «предварительная заявка на прибытие судна соответствует предварительной информации о заходе судна» [[56]](#footnote-56).

Порядок действий при убытии судна аналогичен, однако предварительная заявка на убытие судна подается «не позднее, чем за 24 часа до убытия и уточняется за 4 часа до планируемого времени начала государственного контроля, а при длительности стоянки судна в порту менее 24 часов после прибытия судна – за 4 часа до планируемого времени убытия судна. Предварительная заявка на убытие судна передается администрацией порта в течение 1 часа после получения или незамедлительно (при длительности стоянки судна в порту менее 24 часов). Капитан судна передает не позднее чем за 2 часа до планируемого времени начала пограничного контроля в пограничный орган для предварительной проверки судовую роль, а о решении о проведении государственного контроля на борту судна должностные лица соответствующих органов в письменной форме уведомляют капитана судна и администрацию порта за 2 часа до планируемого времени убытия судна из порта.

Таким образом, процесс совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в морском пункте пропуска начинается с подачи заинтересованными лицами пакета электронных сведений с предварительной информацией о товарных партиях, предполагаемых к перемещению через таможенную границу, и транспортном средстве международной перевозки и завешается выпуском товара в порту в случае, если все условия соблюдены, и по завершении фактического контроля (если есть необходимость в его проведении).

# **ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРИМЕРЕ**

# **ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ**

## 3.1. Проблемы проведения таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу в регионе деятельности Владивостокской таможни морским транспортом

В рамках развития международного сотрудничества и содействия трансграничной торговле важную роль играют вопросы совершенствования таможенного контроля в пунктах пропуска через границу. Для морских пунктов пропуска это наиболее актуально, так как там возникают весьма сложные взаимосвязи и взаимодействия между различными субъектами при совершении операций по перевозке товаров.

Основные проблемы, возникающие при проведении таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни, можно разделить на несколько групп:

1. Организационные (связаны с порядком взаимодействия участников перевозочного процесса и организацией проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств в морском порту).
2. Информационные (связаны с вопросами своевременного обеспечения необходимой информацией всех субъектов, задействованных при совершении операций в порту).
3. Технологические (связаны с функционированием программных средств, обеспечивающих и сопровождающих все процессы совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в порту).
4. Инфраструктурные (связаны как, непосредственно, с инфраструктурой Владивостокской таможни, так и состоянием портово-логистических объектов в регионе ее деятельности).
5. Проблемы правового характера (связаны с совершенствованием нормативной правовой базы проведения таможенного контроля, а также внесением изменений в действующие документы в целях решения вышеизложенных проблем).

Необходимо отметить, что данные проблемы тесно взаимосвязаны и будут рассматриваться комплексно.

Рассматривая первую группу проблем, в первую очередь, стоит обратить внимание на большое количество участников перевозочного процесса: участники ВЭД (импортеры и экспортеры), перевозчики, морские агенты, сюрвейерские компании, складские предприятия, администрация морского порта и, наконец, государственные контролирующие органы.

Для обеспечения информационного взаимодействия между участниками совершаемых операций в морском порту информационной платформой является КПС «Портал «Морской порт». В таблице 6 представлены данные о количестве его пользователей с учетом распределения ролей.

Таблица 6

Количество пользователей Портала в зависимости от роли доступа

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование роли | Количество |
| Администрация порта | 510 |
| Ветнадзор | 443 |
| Заинтересованное лицо | 21 |
| Инспектор ОСТП | 2136 |
| Мониторинг | 1174 |
| Оператор морского терминала | 468 |
| Представитель перевозчика | 3493 |
| Росавтодор | 40 |
| Роспотребнадзор | 218 |
| Сотрудник ФСБ России | 2094 |
| Фитосаннадзор | 323 |
| Экспорт данных | 1 |
| Всего: | 10921 |

Более наглядно распределение пользователей Портала можно увидеть на диаграмме, представленной на рисунке 1.

Рис.1. Процентное соотношение пользователей Портала

в зависимости от роли

То есть можно выделить следующие группы ролей, реализуемых в системе:

* федеральные органы исполнительной власти;
* администрация морского порта;
* представители морских перевозчиков;
* заинтересованные в перевозке товаров лица (участники ВЭД).

Такая модель позволяет пользователю осуществлять свои функции и иметь доступ к сведениям только в рамках имеющихся у него полномочий.

Однако, несмотря на то, что имеется платформа для информационного взаимодействия в виде КПС «Портал «Морской порт», сведения между таможенными и иными государственными контролирующими органами допускается передавать с помощью иных систем взаимодействия, а также в формализованном виде (в случае, если электронное взаимодействие невозможно). Данный факт говорит о неготовности ведомств на должном уровне обеспечить информационное взаимодействие, и как следствие, должностное лицо таможенного органа вынуждено работать в нескольких программных средствах и дублировать ввод информации. Из-за этого затрудняется проведение каждого из видов государственного контроля, снижается оперативность доведения до должностных лиц ведомств необходимой для осуществления своих полномочий и выполнения функций информации.

Кроме того, несмотря на то, что Распоряжение Правительства РФ от 19.09.2016 г. № 1981-р «Об использовании комплекса программных средств «Портал «Морской порт» обязывает и иные ГКО, и администрацию морского порта использовать Портал, данные службы, преимущественно используют свои программные средства.

Проблема организации взаимодействия между таможенными и иными государственными контролирующими органами актуальна не только для информационного взаимодействия, но и в вопросе осуществления фактического контроля в морских портах. К примеру, в регионе деятельности таможенного поста Морской порт Владивосток в пункте пропуска присутствуют только должностные лица таможенных органов, а также несколько представителей санитарно-карантинной службы.

«Таможенные органы осуществляют таможенный, транспортный контроль, а также санитарно-карантинный, ветеринарный и карантинный фитосанитарный контроль в части проведения проверки документов»[[57]](#footnote-57).

Однако, как таможенный пост Морской порт Владивосток, так и в целом территория свободного порта Владивосток, с конца 2016 г. являются площадкой для проведения эксперимента по наделению таможенных органов полномочиями по осуществлению ветеринарного, санитарно-карантинного и карантинного фитосанитарного контролей в полном объеме:

* «в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, государственный контроль в отношении подкарантинной продукции осуществляется таможенными органами в полном объеме действий..»[[58]](#footnote-58);
* «государственный ветеринарный надзор осуществляется «…» таможенными органами «…» в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, - в отношении подконтрольных товаров в полном объеме действий по осуществлению государственного ветеринарного надзора..»[[59]](#footnote-59);
* «санитарно-карантинный контроль осуществляется «…» таможенными органами «…» в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, - в отношении подконтрольных товаров и транспортных средств в полном объеме действий по осуществлению санитарно-карантинного контроля..»[[60]](#footnote-60).

Специфика задач, решаемых при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом, требует в минимальные сроки проанализировать и обработать значительный массив документов и сведений в отношении морского судна и перемещаемых на нем товаров. На рисунке 2 приведен пример перечня документов на судно, состоящий из 170 коносаментов. Каждый из них должностному лицу необходимо просмотреть и обработать, и следует отметить, что это не самое максимальное количество. И если у должностного лица таможенного органа есть возможность сделать это заранее, то это значительно упрощает и ускоряет процессы совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля.

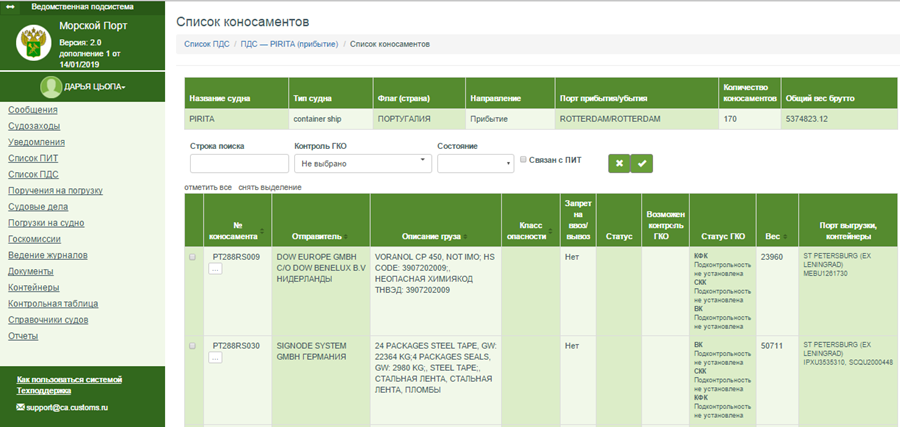


Рис.2. Список коносаментов судна в КПС «Портал «Морской порт»

Поэтому вопрос предварительного информирования, затрагивая различные аспекты проведения таможенного контроля в морском порту, является одним из ключевых, и его можно одновременно отнести к организационной, информационной и технологической группам проблем.

Для успешного повсеместного внедрения данной технологии необходимо решить ряд проблемных вопросов. Среди них:

* «отсутствие законодательно предусмотренной административной ответственности за непредставление ПИ;
* недоработка функционала КПС «Портал «Морской порт» или некорректное предоставление ПИ со стороны перевозчика, заключающаяся в не привязке ПИ к коносаментной партии;
* перевозчик не обладает всем перечнем необходимых сведений о каждой из партий товаров и (или) отказывается подписывать ПИ в расширенном виде своей электронной подписью и отвечать за ее содержание, особенно, в случае, если речь идет о крупных судах, на борту которых может находиться до нескольких тысяч контейнеров;
* недостаточный промежуток времени между портом погрузки и портом выгрузки, за время которого перевозчик не успевает сформировать ПИ;
* товары доставляются в адрес физических лиц, которые, в случае разовой поставки, не заинтересованы в предоставлении ПИ»[[61]](#footnote-61).

В таблице 7 представлены данные о доле предварительной информации, привязанной к коносаментам в пакетах документов на судно при прибытии, в общем количестве коносаментов.

Таблица 7

Доля предварительной информации о товарах в ДВТУ

за 01.01.2019-20.03.2019 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование  таможенного  органа | Количество оформленных судовых дел при прибытии | Количество коносаментов | Количество привязанной ПИ в объеме оформленных дел при прибытии | Процент привязанной ПИ |
| 1 | Первомайский | 300 | 13948 | 3136 | 22,48% |
| 2 | Морской порт  Владивосток | 287 | 58618 | 14649 | 24,99% |

Продолжение таблицы 7

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3 | Морской порт  Зарубино | 134 | 182 | 31 | 17,03% |
| 4 | Морской порт  Славянка | 55 | 100 | 83 | 83,00% |
| 5 | Де-Кастринский | 35 | 0 | 0 | 0,00% |
| 6 | Советско-  Гаванский | 5 | 4 | 3 | 75,00% |
| 7 | Морской порт  Ванино | 139 | 15 | 9 | 60,00% |
| 8 | Морской порт  Петропавловск-Камчатский | 45 | 71 | 28 | 39,44% |
| 9 | Северо-Курильский | 15 | 61 | 1 | 1,64% |
| 10 | Корсаковский | 92 | 1514 | 282 | 18,63% |
| 11 | Холмский | 47 | 109 | 45 | 41,28% |
| 12 | Южно-Курильский | 111 | 13 | 0 | 0,00% |
| 13 | Ольгинский | 15 | 0 | 0 | 0,00% |
| 14 | Морской порт  Пластун | 40 | 32 | 0 | 0,00% |
| 15 | Морской порт  Восточный | 263 | 8518 | 2818 | 33,08% |
| 16 | Морской порт Находка | 425 | 773 | 501 | 64,81% |
| Итого | | 2008 | 83958 | 21586 | 25,71% |

Для сравнения в таблице 3.1 приложения 3 приведены сведения о иных таможенных органах, а также в таблице 3.2 приложения 3 приведена статистика предоставления ПИ, в том числе, доля ПИ в привязке к коносаментной партии в разрезе видов государственного контроля.

Исходя из представленных там сведений, можно сделать вывод, что даже в регионах, где обязательное предварительное информирование на морском транспорте в обязательном порядке функционирует уже несколько лет, доля ПИ, привязанной к конкретному коносаменту, достаточно низкая и в целом, и при рассмотрении отдельных видов государственного контроля. При этом в остальных регионах данные показатели, в большинстве случаев, нулевые. Это говорит о том, что повсеместное введение предварительного информирования в морских портах с 1 июля 2019 г., скорее всего, будет сопровождаться значительными трудностями, и, значит, требует принятия заблаговременных мер, как в решении технологических вопросов, так и в проведении адресной работы с участниками ВЭД и морскими перевозчиками.

На этапе прибытия морского судна уведомление о прибытии в электронном виде поступает с применением КПС «Портал «Морской порт» во вкладку «Уведомление». После его принятия в обработку, должностным лицом таможенного органа принимается решение об участии в составе государственной комиссии на борту судна, либо делается отметка о том, что участие в комиссии не требуется. Однако, как можно увидеть на рисунках 3 и 4, в случае, если представленной предварительной информации недостаточно, или она не привязана к коносаменту, принять решение о необходимости привлечения иных ГКО и сформировать уведомление для них невозможно, и требуется запрашивать дополнительные документы.

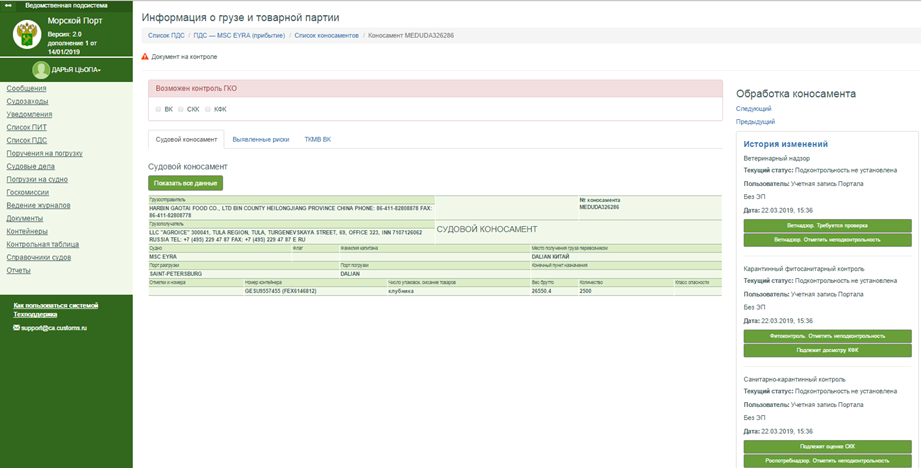


Рис. 3. Коносамент без предварительной информации

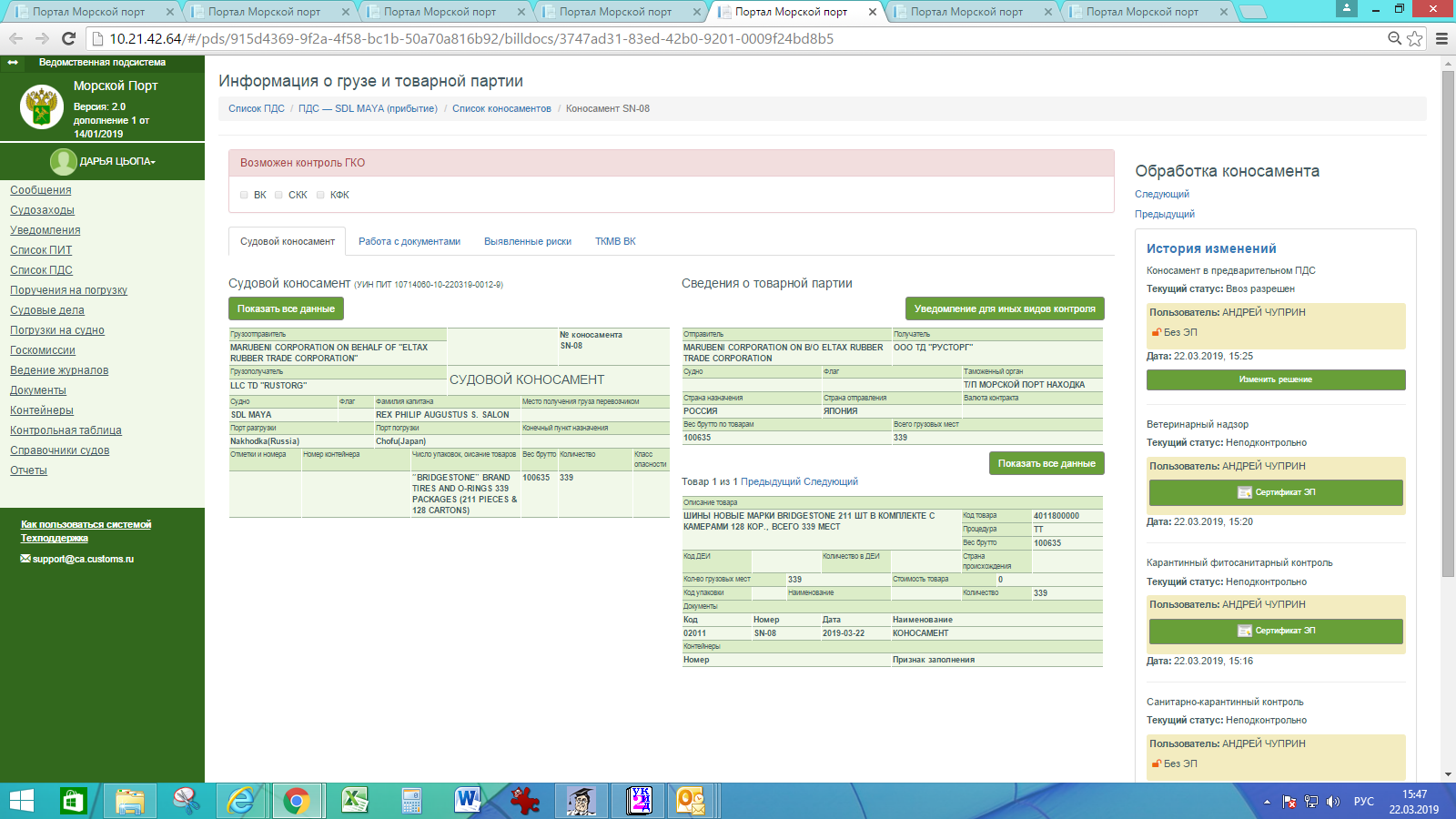


Рис. 4. Коносамент с привязанной предварительной информацией

После представления участником ВЭД необходимых документов и сведений и по результатам их анализа начальник таможенного органа либо уполномоченное должностное лицо определяет место совершения таможенных операций в отношении судна (проведение документального контроля в месте расположения таможенного органа либо участие в составе комиссии на борту судна). О принятом решении таможенный орган незамедлительно уведомляет администрацию порта.

На практике же в КПС «Портал «Морской порт» контроль планируемых судозаходов осуществляет администрация порта, которая заблаговременно не направляет сведения о планируемом прибытии судна в информационную систему таможенного органа (аналогичная ситуация и с убытием). Администрация порта также зачастую предоставляет с применением Портала уведомление о прибытии или убытии морских судов, которые не подлежат таможенному контролю (каботаж) в том числе на суда, осуществляющие операции внутри порта (буксиры, портовые бункеровщики), отсюда в Портале появляется излишняя информационная засоренность.

Как отмечают сами участники ВЭД, мешает подать ПИ в необходимой форме и в установленные сроки неудобство пользования сервисами, в том числе в связи с возникновением нештатных ситуаций в работе программных средств ЕАИС таможенных органов.

Согласно анкетированию, технические сбои, с которыми чаще всего приходится сталкиваться перевозчикам, заключаются в невозможности привязки ПИ к ПДС, а также длительной синхронизации пакета документов в Портале, а в отдельных случаях не отображения его в системе таможенных органов. Кроме того, перевозчики отмечают неоперативную работу службы поддержки: на разрешение технического сбоя уходит в среднем около суток и более. В качестве предложений по оптимизации перевозчики высказали пожелание в организации круглосуточной службы техподдержки, а также неприменения форм таможенного контроля в случае возникновения технических сбоев. То есть речь идет о необходимости решения технологических проблем.

По результатам проведенной Владивостокской таможней выборочной проверки применения таможенными постами КПС «Портал «Морской порт» при оформлении прибытия (убытия) морских судов и перевозимых ими товаров во втором полугодии 2018 г. были также выявлены следующие нарушения:

* присвоение идентичных номеров судовым делам в отношении прибытия (убытия) разных судов, а также регистрация судовых дел с идентичным порядковым номером в третьем элементе, присвоение некорректного регистрационного номера судовому делу;
* несвоевременная регистрация уведомлений о прибытии (убытии) судов;
* отсутствие фиксации в Портале информации о принятии (непринятии) участия в государственной комиссии на борту судна;
* отсутствие предварительных ПДС в судовых делах;
* не отображение в Портале статуса ДТ «отозвано» (при запросе декларации из баз данных ЕАИС).

Работа Портала отражается также и на других системах. Так, одной из проблем увеличения доли автоматически зарегистрированных деклараций на товары во Владивостокской таможне является отсутствие интеграции АИС «АИСТ-М» с КПС «Портал «Морской порт» в части автоматического подтверждение прибытия товара. В настоящее время осуществляется доработка АИС «АИСТ-М», предусматривающая при авторегистрации автоматическое подтверждение наличия товара в зоне таможенного контроля с использованием КПС «Учет товаров на ВХ». Таким образом, в случае успешной доработки, авторегистрация станет возможна в отношении товаров, находящихся на временном хранении.

Отдельные трудности связаны и с совершением таможенных операций и проведением таможенного контроля в отношении сборных грузов, следующих в одном контейнере в адрес нескольких получателей: существенное увеличение количества мелких партий товаров требует проведения большего числа операций в единицу времени – все это увеличивает нагрузку на таможенные органы и может привести к снижению эффективности их деятельности.

Следует также подчеркнуть, что многие операторы, перемещающие такие товары, редко оказываются отправителями и, зачастую, не в полной мере обладают необходимой информацией. Потерянная, нечеткая, неполная и иная некорректная информация может повлиять на анализ рисков, эффективность таможенного контроля и выпуск товаров, что приводит к дополнительным временным издержкам и денежным затратам.

Кроме того, у должностных лиц таможенных органов трудности возникают в процессе осуществления фактического таможенного контроля ввиду специфичности транспортного средства, сложности применения отдельных технических средств таможенного контроля: крупный контейнеровоз невозможно, как автомобиль или железнодорожный состав, осмотреть при помощи инспекционно-досмотрового комплекса. В целом проведение таможенного досмотра морского судна требует наибольших затрат времени, чем при перемещении через таможенную границу любого другого вида транспорта.

В связи с этим следует рассмотреть группу инфраструктурных проблем.

С развитием морских перевозок в международных перевозках стали использоваться более крупные и вместительные суда. Однако это привело и к тому, что суда с большими длинной и шириной, величиной осадки и т.п. не могут подойти к причалу порта ввиду недостаточных глубины и ширины акватории, поэтому совершение таможенных и грузовых операций приходится осуществлять на открытых рейдах в дали от берега и доставлять товары в порт по частям, что влечет за собой дополнительные издержки для таможенных органов, участников ВЭД, а также дополнительные риски.

Если говорить об организации работы Владивостокской таможни в целом, то здесь следует отметить, что ее некоторые подразделения территориально отдалены друг от друга.

Так, в основном здании Владивостокской таможни на ул. Посьетская, д. 21а, располагаются руководство таможни (начальник и его заместители), а также отделы таможенных платежей, контроля таможенной стоимости, документационного обеспечения и др. Это единственное здание, которое находится в государственной собственности, остальные площади арендуются.

Несколько отделов (тылового обеспечения, таможенных процедур и таможенного контроля, автотранспортный, морской) расположены в здании Морского вокзала г. Владивосток по адресу ул. Нижнепортовая, д.1, а такие отделы, как товарной номенклатуры и происхождения товаров, торговых ограничений и экспортного контроля - в многоэтажном здании на ул. Стрельникова, д. 9, где помимо отделов таможни находится несколько офисов частных компаний. Кроме того, отделы правоохранительного блока таможни также находятся в другой части города, в помещениях на нижних этажах жилого дома.

На наш взгляд, такое расположение затрудняет коммуникацию внутри таможни, снижают эффективность и оперативность доведения до должностных лиц и исполнения распоряжений руководства таможни, а также использование негосударственных площадей и «соседство» с частными компаниями повышают коррупционные риски.

Таким образом, основные проблемы организации таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни в морских пунктах пропуска связаны с большим числом субъектов и оптимизацией взаимодействия, в том числе информационного, между ними; с реализацией предварительного информирования на морском транспорте; с осуществлением фактического контроля в портах, а также с имеющимися инфраструктурными и технологическими проблемами.

Возможные пути решения вышеизложенных проблемных вопросов, а также направления совершенствования таможенного контроля на примере деятельности Владивостокской таможни будут приведены в следующем параграфе.

## 3.2. Направления совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств на примере деятельности Владивостокской таможни

После принятия в России Федерального закона от 28.12.2010 г. № 394 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с передачей полномочий по осуществлению отдельных видов государственного контроля таможенным органам Российской Федерации», началась масштабная работа по сокращению количества государственных контролирующих органов в пунктах пропуска при сохранении всех установленных законодательством Российской Федерации видов контроля, минимизации времени их осуществления, а также исключению дублирования функций контрольных органов.

Как уже отмечалось ранее, в таможенных органах Дальневосточного таможенного управления, в том числе, в регионе деятельности Владивостокской таможни, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 12.11.2016 г. № 1154 на таможенные органы возложены функции по контролю в части иных государственных контролирующих органов в полном объеме. И, с учетом положительной практики реализации такого опыта, в настоящее время проводится работа по его распространению на остальные таможенные органы. Данная работа заключается, в первую очередь, в изменении действующих нормативных правовых актов.

В постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. № 500 такие изменения внесены в феврале 2019 г., а именно был добавлен пункт 2.1, в котором говорится о том, что «до 1 января 2022 г. санитарно-карантинный контроль в отношении подконтрольных товаров и транспортных средств на территории пунктов пропуска, определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска, осуществляется таможенными органами в полном объеме действий по осуществлению санитарно-карантинного контроля»[[62]](#footnote-62).

Поэтому, на наш взгляд, целесообразно внести аналогичные изменения в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. №501 и постановление Правительства РФ от 13.08.2016 г. № 792, то есть наделить таможенные органы в рамках проведения эксперимента (как это было сделано в автомобильных пунктах пропуска Вяртсиля, Шумилкино и Яраг-Казмаляр[[63]](#footnote-63)) полномочиями по осуществлению ветеринарного и карантинного фитосанитарного контролей в полном объеме для оптимизации и упрощения их проведения при сохранении всех установленных правом ЕАЭС и законодательством РФ контрольных действий в морских пунктах пропуска, что будет способствовать сокращению времени проведения данных видов контроля, ускорению пропуска товаров и транспортных средств через государственную границу РФ.Рекомендации по внесению изменений изложены в таблицах 4.1 и 4.2 приложения 4.

При этом следует обозначить, что информация о принятых решениях между службами должна передаваться, преимущественно, с использованием КПС «Портал «Морской порт» либо через систему межведомственного электронного взаимодействия.

Для проведения в пунктах пропуска транспортного, санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля требуется, прежде всего, обеспечить таможенные органы необходимой информацией и автоматизированными средствами поддержки принятия решений.

К тому же, следует отметить, что со стороны таможенных органов работа по сокращению количества представляемых документов и переводу их представления в электронный вид проводится в полном объеме. Однако со стороны иных государственных контролирующих органов нет необходимой заинтересованности в связи с отсутствием нормативного закрепления использования исключительно электронных документов при осуществления государственного контроля, а также проставления на них штампов и отметок должностными лица в электронном виде. Из этого вытекает и низкая активность работы с предварительной информацией иных государственных контролирующих органов.

Для решения данных информационных проблем в настоящее время ведется работа по разработке новых технологических карт межведомственного взаимодействия в целях информационной интеграции таможенных и иных государственных контролирующих органов через СМЭВ, и, хотя это очень трудоемкий процесс, в скором времени планируется их запуск в работу.

Технологические проблемы, связанные с функционированием КПС «Портал «Морской порт», в свою очередь, могут быть решены следующим путем. Например, необходима доработка Портала такой функциональной возможностью, как отказ в обработке пакета документов на судно, представленного не в полном объеме либо содержащего некорректные документы и сведения, а также возможностью заинтересованного лица, уже после обработки ПДС, исправить ошибочно внесенные или некорректные сведения, чтобы не приходилось подавать пакет документов с исправленными данными повторно.

Кроме того, для совершенствования данных процессов следует усилить контроль за совершением таможенных операций в отношении морских судов и перемещаемых ими товаров с применением Портала, обеспечить наличие предварительных ПДС в судовых делах, периодически проводить профессиональную учебу должностных лиц работе с Порталом, а также осуществлять обязательную регистрацию нештатных ситуаций в установленном порядке.

Чтобы ускорить все процессы в порту необходимо, чтобы таможенный орган заранее получал верную информацию, мог ее анализировать, принять предварительные решения, и, в дальнейшем, не задерживать судно. Это обуславливает важность подачи предварительной информации, особенно, о товарах, потому что она содержит больше сведений, чем поданная перевозчиком, в том числе позволяет определить подконтрольный это товар или нет.

Поэтому важным вопросом, связанным с предварительным информированием, является вопрос ответственности за непредставление (представление недостоверной) ПИ. С одной стороны, грузополучатели не стремятся подавать ПИ, с другой стороны, от этого, зачастую, страдают перевозчики.

Должностными лицами отдела специальных таможенных процедур Морского порта Владивосток в течение 6 месяцев 2017 г. было возбуждено 4 дела об административном правонарушении (далее – АП) по статье 19.7 КоАП РФ[[64]](#footnote-64) в отношении капитанов судов, являющихся представителями перевозчиков, а также в 2018 г. возбуждено 4 аналогичных в отношении юридических лиц (перевозчиков, транспортных линий).

Вступление в силу 1 июля 2019 г. Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10.04.2018 г. № 51 должно урегулировать ситуацию со сроками подачи и составом предварительной информации, однако, на наш взгляд, целесообразно рассмотреть и вопрос ответственности.

Так, например, по аналогии с п. 14 ст. 11 ТК ЕАЭС, возможно внести в Решение следующую формулировку: «ответственность за непредставление предварительной информации (кроме случаев, когда предварительная информация может не представляться), а также за представление предварительной информации, содержащей недостоверные сведения, определяется в соответствии с законодательством государств-членов». И далее, внести соответствующие поправки в КоАП РФ.

Кроме того, помимо попыток привлечения представителей перевозчиков и заинтересованных лиц к административной ответственности, среди мер, направленных на увеличение значения доли предварительной информации во Владивостокской таможне руководством отдела специальных таможенных процедур регулярно проводятся рабочие встречи с представителями перевозчиков и заинтересованных лиц, на которых популяризуется надлежащее представление предварительной информации, положительные аспекты, влияющие на скорость «обработки» груза и нахождения товара в порту в целом, а также применяются инструменты системы управления рисками, так как партия товара, в отношении которой предварительная информация не представлена в таможенный орган относится к области риска.

Отметим, что, в соответствии с п. 18 ст. 11 ТК ЕАЭС, в качестве предварительной информации могут использоваться сведения, заявленные в предварительной таможенной декларации (далее – ПТД), путем указания только регистрационного номера такой декларации. В этой связи одним из направлений совершенствования процессов таможенного контроля во Владивостокской таможне является популяризация института предварительного декларирования товаров.

В настоящее время предусмотрена возможность подать ПИ на основе номера предварительной таможенной декларации, что весьма удобно: после подачи декларантом ПТД и проставления отметки об использовании ПТД в качестве ПИ, декларанту приходят все текущие статусы, а после подтверждения прибытия декларанту только остается подать полную ПТД.

Данная технология позволяет оптимизировать размещение контейнеров на терминале и снизить расходы на терминальную обработку, дает возможность не помещать на временное хранение товары, в отношении которых не было принято решение о фактическом контроле, осуществить равномерное распределение нагрузки на должностных лиц, а также стимулирует участников ВЭД к предварительной подготовке необходимых документов. То есть положительные стороны предварительного декларирования есть и для таможенных органов: они заблаговременно получают сведения о товарах, могут оценить риски и принять предварительное решение о выборе объектов и форм таможенного контроля, и для участников ВЭД – ускорение проведения операций в порту, сокращение временных и стоимостных издержек.

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

* участие в развитии международного и национального законодательства, регулирующего электронную торговлю;
* развитие информационных сервисов, обеспечивающих электронную уплату таможенных платежей, связанных с перемещением таких товаров, в том числе перенос таких сервисов на мобильную платформу (планшеты, смартфоны и т.п.);
* упрощение процедуры возвращения платежей в случае возврата товара;
* контроль достоверности данных, надежности защиты информации и обеспечения конфиденциальности данных, а также развитие взаимодействия таможенных органов разных государств по данным вопросам.

Если говорить о совершенствовании портовой инфраструктуры, то решение данных вопросов вне компетенции таможенных органов, хотя обновление транспортно-логистической инфраструктуры, увеличение холодильных и складских площадей, проведение причальных дноуглубительных работ порта Владивосток и т.п. отразились бы и на проведении таможенного контроля. Так как без изменений технологических и технических решений при обработке товаров в порту сократить сроки ее проведения невозможно.

Среди возможных решений можно выделить уход от этапа временного хранения товаров за счет развития предварительного декларирования, а также реализацию безбумажного информационного взаимодействия с владельцами складов временного хранения.

Как отмечено в официальных публикациях Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт», перспективы развития порта Владивосток связаны с дальнейшим строительством и реконструкцией объектов прибрежно-портовой инфраструктуры, а именно, планируется:

* «строительство нового высокотехнологичного угольного морского терминала проектной мощностью 20 млн. тонн в год в районе бухты Суходол;
* строительство морского терминала для перевалки угля в районе м. Отрытый и бухты Беззащитная грузооборотом 20 млн. тонн;
* строительство контейнерного терминала мощностью 5 млн. тонн;
* реконструкция объектов навигационно-гидрографического обеспечения морских путей на м. Назимова в целях надежного и безопасного функционирования морского транспорта;
* строительство морского терминала для перевалки сжиженного природного газа мощностью до 15 млн. тонн в год»[[65]](#footnote-65).

Кроме того, в морском порту Зарубино, находящемся в регионе деятельности Владивостокской таможни, планируется строительство четырех морских терминалов: зернового, контейнерного, угольного, генеральных и навалочных грузов, общей проектной мощностью 60 млн. тонн в год.

Следует также остановиться на правоохранительной деятельности Владивостокской таможни. Проведение таможенного контроля тесно связано с выявлением и пресечением преступлений и правонарушений в таможенной сфере. Особенно актуально это и для г. Владивостока, где высоки риски вывоза морским транспортом за пределы страны стратегически важных товаров и ресурсов, а также ввоза контрафактных и фальсифицированных товаров из стран Азии. Поэтому эффективная организация правоохранительной деятельности, в том числе и борьба с коррупцией внутри таможенных органов, проведение антикоррупционной экспертизы издаваемых нормативных правовых актов, являются важным направлением совершенствования деятельности Владивостокской таможни, залог ее стабильной работы, а также создания благоприятных условий ведения внешней торговли для честных участников ВЭД.

Говоря о направлениях совершенствования таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни, нельзя не сказать о том, что в регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления в 4 квартале 2019 года планируется начать создание Дальневосточной электронной таможни.

Основной объем декларирования будет сконцентрирован на двух таможенных постах – центрах электронного декларирования – Владивостокском и Дальневосточном.

Владивостокский ЦЭД, подчиненный Владивостокской таможне, осуществляет таможенные операции в отношении товаров, ввозимых морским транспортом. В таблице 8 приведена статистика по количеству деклараций на товары, оформленных Владивостокским ЦЭД за период 2016-2018 гг.

Таблица 8

Объем ДТ, оформленных Владивостокским ЦЭД за 2016-2018 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. |
| Общее количество ДТ, зарегистрированных в Дальневосточном регионе, шт. | 235312 | 284699 | 321907 |
| Количество ДТ, зарегистрированных во Владивостокском ЦЭД, шт. | 3544 | 40301 | 176706 |
| Доля ДТ, оформленных Владивостокским ЦЭД от общего декларационного массива, % | 1.51% | 14.16% | 54.89% |

Увеличение декларационного объема в 2017 г. вызвано включением Владивостокской таможни с 05.05.2017 г. в эксперимент по концентрации декларирования товаров. При этом за январь 2019 года доля ДТ, сконцентрированных во Владивостокском ЦЭД составила уже 89%.

В приложении 5 представлен перечень таможенных постов, включенных в эксперимент по концентрации декларирования на Владивостокском ЦЭД товаров, перемещаемых морским транспортом.

В свою очередь, Дальневосточный ЦЭД осуществляет таможенные операции в отношении товаров, ввозимых иными видами транспорта, а в последствии будет подчинен Дальневосточной электронной таможне.

Таким образом, в данном параграфе подробно рассмотрены возможные пути решения проблем проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств в регионе деятельности Владивостокской таможни, основные из них представлены в таблице 9.

Таблица 9

Пути решения проблем проведения таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Проблемы | Пути решения |
| 1 | Организационные | * оптимизация процессов взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса за счет решения информационных, технологических, инфраструктурных и правовых проблем; * проведение адресной работы с участниками ВЭД в целях увеличения доли поданной ПИ |
| 2 | Информационные | * повышение заинтересованности администрации порта и ГКО в использовании КПС «Портал «Морской порт»; * разработка и введение в действие новых технологических карт межведомственного взаимодействия в целях информационной интеграции таможенных и иных ГКО |
| 3 | Технологические | доработка КПС «Портал «Морской порт» с учетом выявленных проблем |
| 4 | Инфраструктурные | * увеличение холодильных и складских площадей, проведение причальных дноуглубительных работ, строительство новых морских терминалов; * обеспечение Владивостокской таможни помещениями, находящимися в государственной собственности |
| 5 | Правовые | * внесение изменений в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. №501 и постановление Правительства от 13.08.2016 г. № 792 в целях наделения таможенных органов полномочиями по осуществлению ветеринарного и карантинного фитосанитарного контролей в полном объеме; * введение административной ответственности за непредставление (представление недостоверной) ПИ; * участие в развитии международного и национального законодательства, регулирующего электронную торговлю |

Исходя из этого, среди основных направлений совершенствования таможенного контроля на примере деятельности Владивостокской таможни, можно выделить:

* совершенствование порядка взаимодействия всех участников перевозочного процесса в морском порту, особенно, таможенных и иных государственных контролирующих органов;
* обеспечение применения современных информационных технологий при осуществлении таможенного контроля в отношении товаров, перевозимых морским транспортом;
* увеличение доли предварительной информации о товарах и транспортных средствах, а также совершенствование механизма предварительного информирования, в том числе в части отладки работы КПС «Портал «Морской порт»;
* развитие института предварительного декларирования товаров;
* совершенствование нормативной правовой базы, регулирующей проведение таможенного контроля;
* развитие и модернизация портовой инфраструктуры;
* последовательное проведение работ по созданию электронной таможни и др.

Таким образом, в конце пути трансформации таможенных органов на Дальнем Востоке видится отлаженно работающая, максимально автоматизированная, эффективная система совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля, минимально обременяющая необоснованными издержками участников ВЭД.

# **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Таким образом, можно сделать вывод, что таможенный контроль представляет собой систему законодательно установленных мер, осуществляемых, исключительно, таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств-членов ЕАЭС, охраны государственной и общественной безопасности, защиты экономических интересов, выявления и пресечения правонарушений и преступлений в области таможенного дела.

Современное состояние таможенного контроля характеризуется двумя тенденциями: необходимостью его проведения на должном уровне для достижения его законодательно закрепленных целей, с одной стороны, и содействием развитию внешнеторговой деятельности посредством максимального ускорения и упрощения – с другой.

Существующие в регионе деятельности Владивостокской таможни возможности позволяют достаточно успешно решать данные задачи, однако увеличение темпов роста объемов внешней торговли, развитие интеграционных объединений и внешнеэкономических связей государства, совершенствование информационных технологий требуют постоянной модернизации и со стороны таможенных органов.

Одним из приоритетных вопросов деятельности ФТС России в настоящее время является совершенствование проведения таможенного контроля в морских портах. Для данных целей создана Комиссия по вопросам развития таможенного администрирования в морских пунктах пропуска, которая работает в рамках Экспертно-консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России, в ее состав входят должностные лица таможенных органов и представители бизнес-сообщества.

Основные проблемы организации таможенного контроля в регионе деятельности Владивостокской таможни в морских пунктах пропуска связаны с большим числом субъектов, сложностью взаимосвязи, в том числе информационной, между ними. Оптимизация взаимодействия между таможенными и иными государственными контролирующими органами, как посредством разработки новых технологических карт взаимодействия, так и нормативным закреплением передачи полномочий по проведению иных видов государственного контроля таможенным органам станет важным шагом для сокращения времени нахождения товаров в морских портах.

Кроме того, особо важным вопросом в настоящее время для морских пунктов пропуска является вопрос внедрения обязательного предварительного информирования с 1 июля 2019 г. В свою очередь, опыт применения данной технологии на территории свободного порта Владивосток, позволил выявить проблемные аспекты и определить актуальные направления совершенствования.

Повсеместная реализация механизма предварительного информирования является одной из ключевых задач совершенствования таможенного регулирования, а также приоритетным направлением развития информационных таможенных технологий, способствует повышению пропускной способности портов, сокращению времени совершения таможенных операций и издержек участников внешнеэкономической деятельности.

Говоря о технологической стороне вопроса, следует отметить, что КПС «Портал «Морской порт» является единственным программным продуктом, позволяющим на принципах «единого окна» осуществлять взаимодействие между всеми субъектами, задействованными при совершении операций в морском порту. Его отлаженное функционирование, а также доработка необходимого функционала играют важную роль для обеспечения проведения таможенного и иных видов государственного контроля.

Проведение фактического контроля в портах, а также тесно связанные с этим инфраструктурные проблемы, требуют дальнейшего рассмотрения, в том числе проведения совещаний между уполномоченными органами и организациями с участием таможенных органов в целях актуализации и реализации уже намеченных планов по модернизации портово-логистических объектов региона и контроля за всеми этапами проводимых мероприятий.

Следует отметить, что в регионе деятельности Владивостокской таможни успешно функционирует ЦЭД, в котором сосредоточено декларирование всех товаров, перемещаемых морским транспортом в дальневосточном регионе, а также планируется проведение работ по созданию Дальневосточной электронной таможни.

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

# **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.
2. Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ 1947) от 30 октября 1947 г.
3. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации от 23 июня 2005 г. URL: http://vch.ru/cgi-bin/guide.cgi?table\_code=9&action=show&id=323.
4. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) // СПС «Консультант Плюс».
5. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) // СПС «Консультант Плюс».
6. Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом» // СПС «Консультант Плюс».
7. Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 52 «О порядке регистрации предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза» // СПС «Консультант Плюс».
8. Решение Коллегии ЕЭК от 31.07.2018 г. № 124 «О внесении изменений в некоторые решения Коллегии Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант Плюс».
9. Решение Коллегии ЕЭК от 30.11.2018 г. № 191 «О структуре и формате предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом» // СПС «Консультант Плюс».
10. Решение Коллегии ЕЭК от 25.12.2018 г. № 214 «Об использовании предварительной информации, представленной в виде электронного документа» // СПС «Консультант Плюс».
11. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.): по состоянию на 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ).
12. Федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
13. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // СПС «Консультант Плюс».
14. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 03.08.2018) // СПС «Консультант Плюс».
15. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
16. Федеральный закон от 13.07.2015 г. №212-ФЗ (ред. от 29.12.2017) «О свободном порте Владивосток» // СПС «Консультант Плюс».
17. Федеральный закон от 23.04.2018 г. № 101-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения компетенции федеральных органов исполнительной власти по осуществлению различных видов государственного контроля (надзора) в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
18. Федеральный закон от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
19. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 г. № 872 «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
20. Постановление Правительства РФ от 16.09.2013 г. № 809 (ред. от 07.02.2019) «О Федеральной таможенной службе» (вместе с «Положением о Федеральной таможенной службе») // СПС «Консультант Плюс».
21. Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 г. № 967 «Об определении сроков осуществления и ожидания начала государственного контроля при пропуске транспортных средств, грузов, товаров и животных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток» // СПС «Консультант Плюс».
22. Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 г. № 975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток» // СПС «Консультант Плюс».
23. Постановление Правительства РФ от 12.11.2016 г. № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // СПС «Гарант».
24. Постановление Правительства РФ от 06.12.2018 г. № 1491 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых различные виды государственного контроля (надзора) осуществляются должностными лицами таможенных органов» // СПС «Консультант Плюс».
25. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 г. № 2575-р (ред. от 10.02.2018)«О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс».
26. Распоряжение Правительства РФ от 19.09.2016 г. № 1981-р «Об использовании комплекса программных средств «Портал «Морской порт»» // СПС «Консультант Плюс».
27. Приказ Минтранса России от 22.12.2009 г. № 247 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
28. Приказ Минтранса России от 02.07.2013 г. № 229 (ред. от 04.04.2017) «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Владивосток» // СПС «Консультант Плюс».
29. Приказ Минфина России от 22.04.2016 г. № 53н «Об утверждении требований к обустройству и оборудованию территории свободного порта Владивосток, на которой применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны» // СПС «Консультант Плюс».
30. Приказ Минфина России от 03.06.2016 г. № 77н «Об утверждении особенностей таможенного транзита иностранных товаров от одного внутреннего таможенного органа, расположенного на территории свободного порта Владивосток, до другого внутреннего таможенного органа, расположенного на территории свободного порта Владивосток» // СПС «Консультант Плюс».
31. Приказ ФТС России от 30.09.2011 г. № 1996 (ред. от 17.01.2014) «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, при проведении транспортного контроля и проверке документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора» // СПС «Консультант Плюс».
32. Приказ ФТС России от 19.07.2013 г. № 1349 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами» // СПС «Консультант Плюс».
33. Приказ ФТС России от 01.11.2013 г. № 2081 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций при таможенном декларировании в электронной форме товаров, находящихся в регионе деятельности таможенного органа, отличного от места их декларирования» // СПС «Консультант Плюс».
34. Приказ ФТС России от 26.08.2015 г. № 1737 «О сокращении перечня документов, представляемых при таможенном декларировании товаров» // СПС «Консультант Плюс».
35. Приказ ФТС России от 27.06.2017 г. № 1065 «О решении коллегии ФТС России от 25 мая 2017 года «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс».
36. Приказ ФТС России от 31.05.2018 г. № 832 «Об утверждении Общего положения о региональном таможенном управлении» // СПС «Консультант Плюс».
37. Приказ ФТС России от 31.05.2018 г. № 833 «Об утверждении Общего положения о таможне» // СПС «Консультант Плюс».
38. Распоряжение ФТС России от 20.05.2015 № 151-р «Об утверждении порядка организации межведомственного взаимодействия ФТС России с федеральными органами исполнительной власти и организациями с использованием технологических карт межведомственного взаимодействия для предоставления государственных услуг и осуществления государственных функций, в том числе проведения мониторинга межведомственного электронного взаимодействия» // СПС «Консультант Плюс».
39. Письмо ГТК России от 18.10.2001 г. № 01-06/41933 «О направлении образцов форм документов» // СПС «Консультант Плюс».
40. Письмо ФТС России от 28.03.2012 № 01-11/14513 «О применении технологии удаленного выпуска товаров» // СПС «Консультант Плюс».
41. Письмо ФТС России от 26.01.2017 №09-126/03669 «О применении КПС «Портал Морской порт» // СПС «Консультант Плюс».
42. Азаров Ю.Ф., Войтешонок Г.А., Боброва О.Г., Шамахов В.А., Кожанков Ю.А. Таможенное регулирование в Таможенном союзе в рамках ЕврАзЭС: учеб.для вузов / под общ. ред. В.А. Шамахова, Ю.А. Кожанкова, М: СофтИздат, 2012. – 951 с.
43. Боброва О.Г., Ткаченко И.Е. Зарубежный опыт таможенного администрирования: учеб. – М.: Издательство РТА, 2012. – 63 с.
44. Демичев А.А. Основы таможенного дела: учебник // А.А. Демичев, А.С. Логинова. – СПб.: ИЦ «Интермедия», 2014. 188 с.
45. Дюмулен, И. И. Международная торговля: тарифное и нетарифное регулирование: учеб. – М.: Вавт, 2004. – 527 с.
46. Макрусев В.В. Таможенный менеджмент: Учебник / В. В. Макрусев, А. Е. Суглобов. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2018. - 348 с.
47. Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России / Под общ.ред. А.Е. Жерихова. – 3-е изд., доп. – М: РУСИНА-ПРЕСС, 2004. – 592 с. + илл.
48. Костин А.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов. - СПб.: Интермедия, 2014. - 344 с.
49. Кулешов А.В., Черных В.А., Шишкина О.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учеб.пособие. – М: Изд-во РТА, 2013. – 420 с.
50. Новикова С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2018. - 302 с.
51. Попова Л.И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. - 2-е изд., испр. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2017. - 311 с.
52. Сальникова А.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: курс лекций / Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. – Владимир: Изд-во ВлГУ, 2015. – 90 с.
53. Свинухов В.Г., Сенотрусова С.В. Таможенное право: учебник. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 447 c.
54. Сенотрусова С.В. Таможенный контроль: Учеб.пособие. М.:- «Магистр», «Инфра-М», 2013. – 142 с.
55. Халипов С.В. Таможенное право: учеб. – М.: Издательство Юрайт, 2011. – 396 с.
56. Ежегодный сборник «Таможенная служба Российской Федерации в 2017 году» / Справочные материалы к заседанию коллегии ФТС России. – Москва, 2018. – 67 с.
57. Ежегодный сборник «Таможенная служба Российской Федерации в 2018 году» / Справочные материалы к заседанию коллегии ФТС России. – Москва, 2019. – 73 с.
58. Баландина Г.В., Пономарев Ю.Ю., Синельников-Мурылев С.Г., Точин А.В. Таможенное администрирование в России: направления совершенствования. – Экономическая политика, 2018. Т. 13. №3. - С. 106-131.
59. Баландина Г.В., Пономарев Ю.Ю., Синельников-Мурылев С.Г. Таможенное администрирование в России: какими должны быть современные процедуры. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2019. – 100 с.
60. Блинова О.Н., Рубинштейн Е.Д. Проблемы и перспективы технологического развития таможенных органов //Фундаменательные и прикладные исследования: проблемы и результаты. – 2015. – № 17. – С. 142–147.
61. Богданова Т.Г. Организационно-правовые аспекты предварительного информирования в морских пунктах пропуска. // Таможенные чтения – 2018. Образование и наука на современном этапе развития ЕАЭС. Взгляд молодых лидеров: сборник материалов Всероссийской молодежной научно-практической конференции. В 3-х тт. том I / Под общ. ред. профессора С.Н. Гамидуллаева. СПб.: Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал РТА, 2018. – С. 47-51.
62. Бойкова М.В. Анализ опыта совершенствования таможенного администрирования в условиях международной интеграции // Вестник МГОУ. – 2014. – № 1. – С. 8–12.
63. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Международные требования и рекомендации информационного обеспечения таможенного контроля // Транспортное дело России, 2014. - № 3. – С.43-50.
64. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Межведомственное информационное взаимодействие для обеспечения выполнения контрольных функций таможенными органами: монография / Е.Г. Бормонтова, Н.Г. Липатова; РТА. М.: РТА, 2014. 218 с.
65. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Совершенствование таможенного контроля: международный опыт реализации принципа «единое окно» // Вестник Российской таможенной академии, 2014. – №2. – С. 53-59.
66. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Шипилов Д.Б. Таможенный контроль в морском пункте пропуска с использованием механизма «единого окна» // Вестник Российской таможенной академии, 2015. – №2. – С. 75-80.
67. Бурдин В.Е., Зайцева Л.Д., Липатова Н.Г. Моделирование современных технологий таможенного контроля: Монография. М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2014. 148 с.
68. Зыков А.А., Котов А.Ю. Перспективы развития системы таможенного администрирования в условиях формирования Евразийского экономического союза // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: материалы Международной научно-практической конференции. Москва: Московский университет им. С.Ю. Витте, 2015. – С. 496–508.
69. Зыков А.А., Подзоров Р.А. Проблемы и перспективы развития таможенного контроля // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: материалы международной научно-практической конференции. М.: МУ им. С.Ю. Витте, 2015. 525 с.
70. Килин В.В. Совершенствование таможенного администрирования и регулирования внешней торговли России в условиях ЕАЭС // Управленец. – 2015. – № 4 (50). – С. 266–270.
71. Кияшко Е.Ю. Особенности проведения таможенными органами контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. №4, 2017. С. 33 - 45.
72. Липатова Н.Г. Имитационное моделирование процессов таможенного контроля: монография / Н.Г. Липатова. M.: Изд-во Российской таможенной академии, 2015. - 164 с.
73. Липатова Н.Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. N 6. С. 52 - 55.
74. Макрусев В.В. Механизм «единого окна» как основа развития таможенного администрирования // Вестник Российской таможенной академии. – 2015. – № 2 (31). – С. 130–136.
75. Медведев В.Н., Гамидуллаева Х.С. Организационно-правовые проблемы таможенного администрирования в условиях Таможенного союза // Вопросы политологии. – 2017. – № 4 (4). – С. 151–158.
76. Назаренко Н.А. Таможенная политика: понятие, принципы, основные направления // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2018. – №7 (58). – С. 1–3.
77. Сенотрусова С.В. Таможенный контроль в Российской федерации: монография. – М.: РГТЭУ, 2009. – 163 c.
78. Федоровская М.А. Проблемы таможенного администрирования в рамках Евразийского экономического союза // Право и жизнь. – 2018. – № 169 (7). – С. 136–145.
79. Фокина Д.А. Стратегия развития таможенного дела России // Логистические системы в глобальной экономике. – 2016. – № 4. – С. 288–292.
80. Официальный сайт Евразийской Экономической Комиссии. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru>.
81. Официальный сайт Общественного совета при ФТС России. URL: http://www.osfts.ru.
82. Официальный сайт ФТС России. URL: http://www.customs.ru.
83. Официальный сайт Федерального агентства морского и речного транспорта. URL: http://www.morflot.ru.
84. Официальный сайт Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». URL: http://www.rosmorport.ru/.
85. Официальный сайт Министерства финансов Российской Федерации. URL: http://www.minfin.ru.
86. Официальный сайт Информационно-аналитического сетевого издания «ПРОВЭД». URL: http:/провэд.рф.
87. Официальный сайт «Все о таможне». URL: http:/www.tks.ru.

# **ПРИЛОЖЕНИЯ**

Приложение 1

**СТРУКТУРА ВЛАДИВОСТОКСКОЙ ТАМОЖНИ**

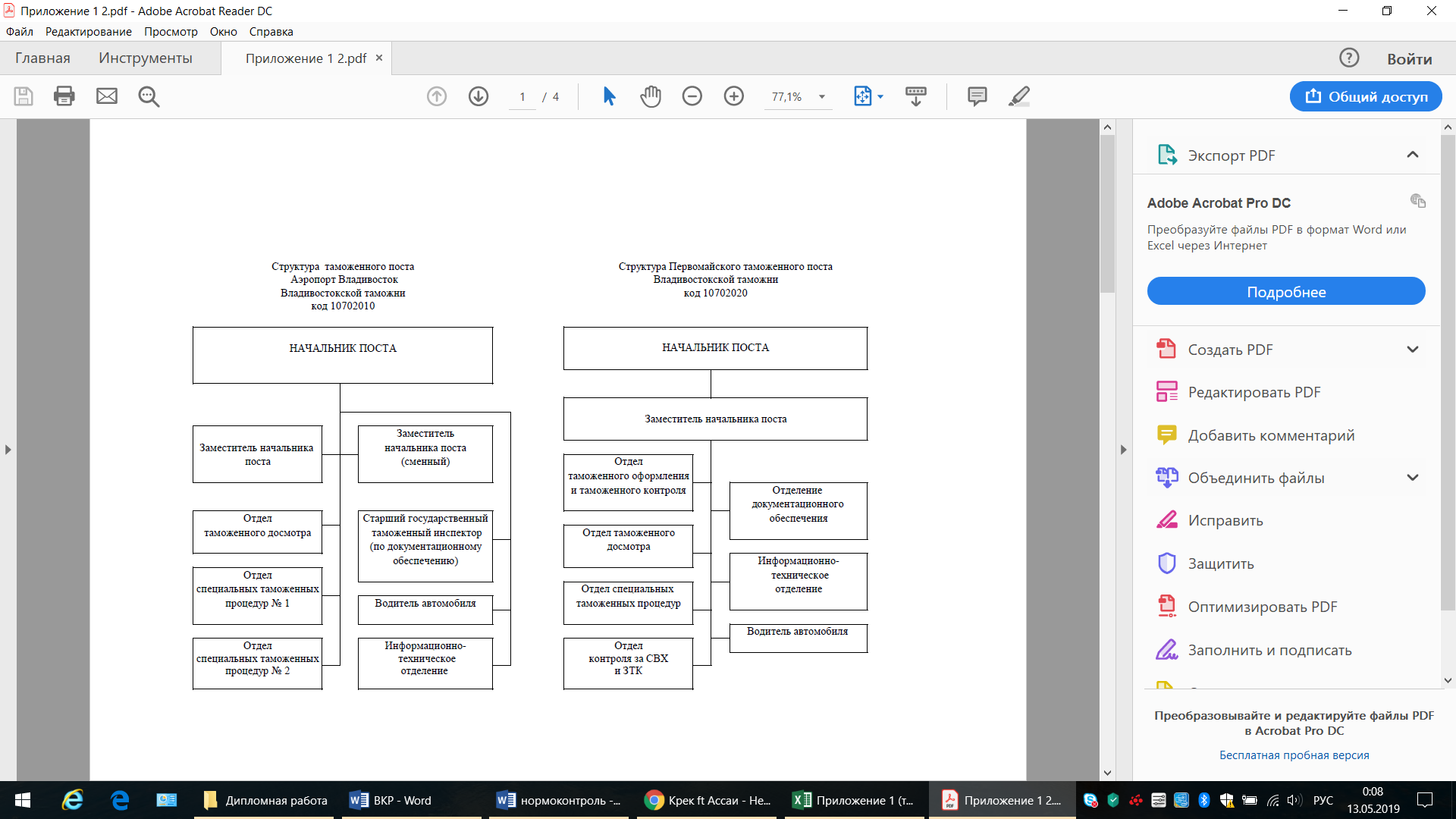
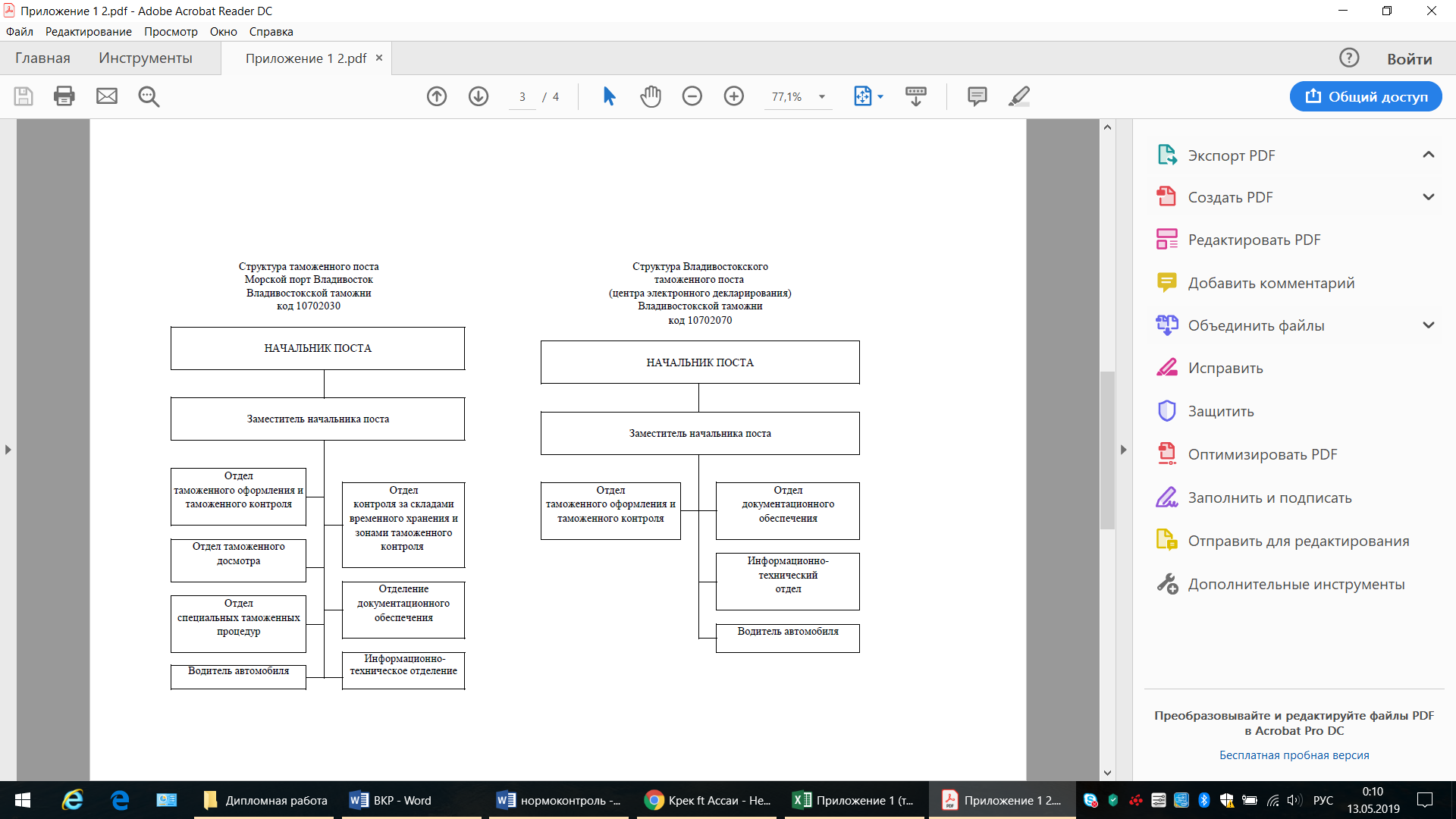
 

Рис.1.1. Структура таможенных постов Владивостокской таможни

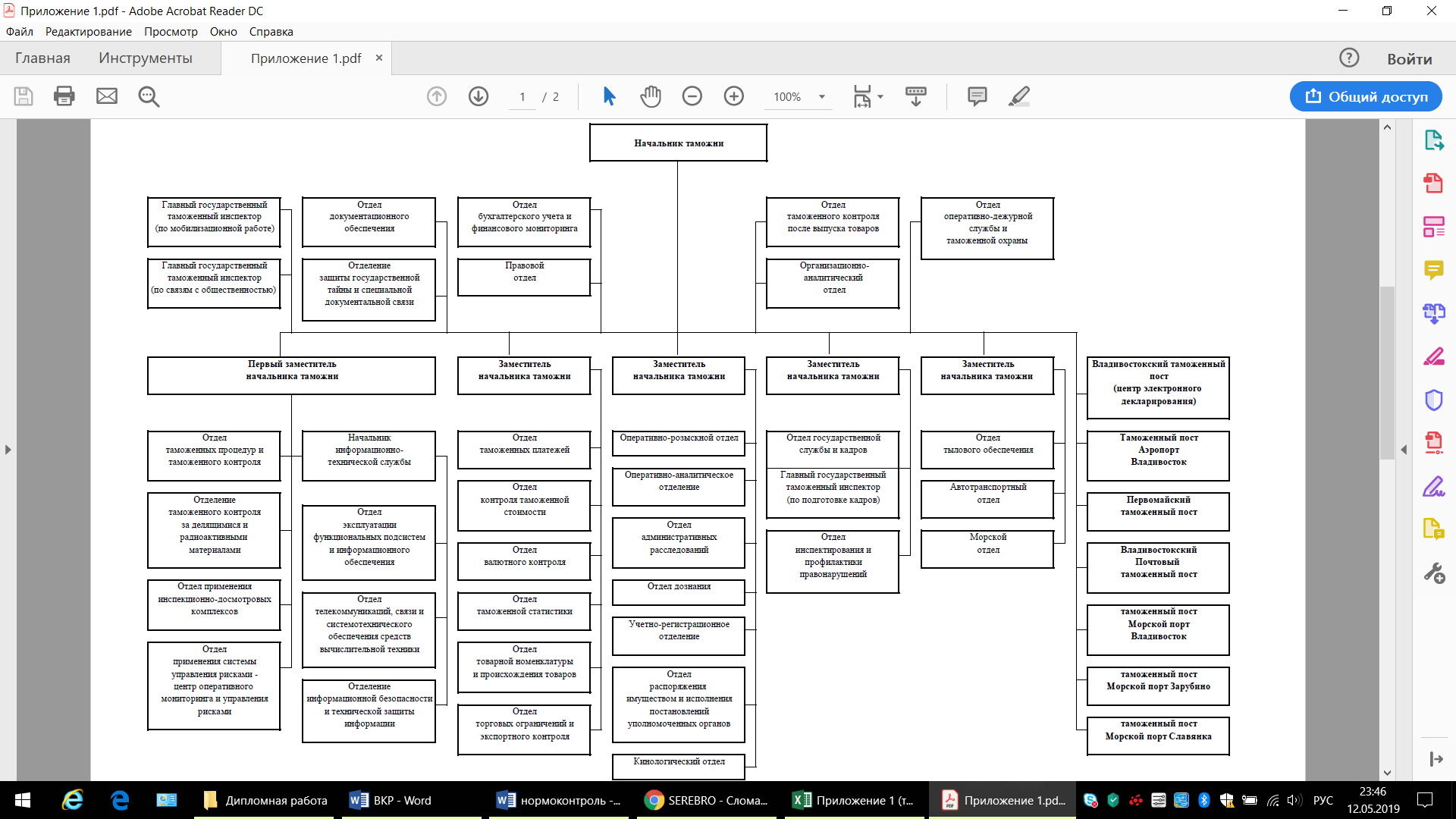


Рис.1.2. Структура Владивостокской таможни

Приложение 2

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СОСТАВА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ**

Таблица 2.1

Сравнительный анализ состава предварительной информации, предусмотренной постановлением Правительства РФ от 28.09.2016 г. № 975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы ЕАЭС, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток» и решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10.04.2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную

территорию ЕАЭС водным транспортом»

|  |  |
| --- | --- |
| Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 г. № 975 | Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 51 |
| Состав сведений при помещении товара под таможенную процедуру свободной таможенной зоны: | |
| * о резиденте свободного порта Владивосток; * о получателе, отправителе товаров; * о договоре на оказание услуг по хранению, если получатель не является резидентом свободного порта Владивосток; * о товарах; * о классификационном коде товаров по ТН ВЭД ЕАЭС (на уровне не менее первых 6 знаков); * о статусе товаров для таможенных целей; * о количестве товаров; * о транспортных средствах; * о предполагаемых сроках ввоза товаров и въезда транспортных средств. |  |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений при помещении товара под таможенную процедуру таможенного транзита: | |
| * об отправителе, получателе товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами; * о декларанте; * о перевозчике; * о стране отправления, стране назначения товаров; * о транспортном средстве международной перевозки, на котором перевозятся товары; * о наименовании, количестве, стоимости товаров в соответствии с коммерческими, * транспортными (перевозочными) документами; * о коде товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или ТН ВЭД ЕАЭС на уровне не менее первых 6 знаков; * о весе товаров брутто или объеме, а также о количестве товаров в дополнительных единицах измерения по каждому коду; * о количестве грузовых мест; * о пункте назначения товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами; * о документах, подтверждающих соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров, если такое перемещение допускается при наличии этих документов; * о планируемой перегрузке товаров или грузовых операциях в пути. | сведения, предусмотренные статьей 107 ТК ЕАЭС:   * об отправителе, получателе товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами; * о декларанте; * о перевозчике; * о стране отправления, стране назначения товаров; * о транспортном средстве, на котором перевозятся товары; * о наименовании, количестве, стоимости товаров в соответствии с коммерческими, транспортными (перевозочными) документами; * о коде товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или ТН ВЭД ЕАЭС на уровне не менее первых 6 знаков (10 знаков для товаров, представленных в несобранном, разобранном, некомплектном или незавершенном виде, в отношении которого принято предварительное решение по классификации); * о весе товаров брутто или объеме, а также о количестве товаров в дополнительных единицах измерения по каждому коду; * о количестве грузовых мест; * о пункте назначения товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами; * сведения о соблюдении запретов и ограничений; * о планируемой перегрузке товаров или грузовых операциях в пути. |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений при помещении товара под таможенную процедуру, отличную от таможенного транзита, кроме случаев, когда такие товары предполагаются к ввозу на портовые или логистические участки: | |
| * о предполагаемой таможенной процедуре; * о декларанте, таможенном представителе, отправителе и получателе товаров; * о транспортных средствах, используемых для международной перевозки товаров и (или) их перевозки по таможенной территории ЕАЭС под таможенным контролем; * о транспортных средствах международной перевозки и (или) транспортных средствах, на которых товары перевозились (будут перевозиться) по таможенной территории ЕАЭС под таможенным контролем; * о товарах; * об исчислении таможенных платежей; * о внешнеэкономической сделке и ее основных условиях; * о соблюдении ограничений; * о производителе товаров; * о соблюдении условий помещения товаров под таможенную процедуру. |  |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений для целей санитарно-карантинного контроля: | |
| * сведения из свидетельства о государственной регистрации на товары, подлежащие санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю) на таможенной границе и таможенной территории ЕАЭС: * о перемещаемом товаре; * о дате морской медико-санитарной декларации; * о портах захода с начала международной поездки и даты отправления или в течение последних 30 дней; * о заходе судна на зараженную территорию, определенную Всемирной организацией здравоохранения, наименовании порта и дате посещения такой территории; * о наличии свидетельства об освобождении судна от санитарного контроля (свидетельства о прохождении судном санитарного контроля); * о достаточности и эффективности проведенных экипажем мер по устранению ранее выявленных и указанных в свидетельстве об освобождении судна от санитарного контроля (свидетельстве о прохождении судном санитарного контроля) рисков в области санитарно-эпидемиологического благополучия; * о необходимости размещения на санитарном причале (санитарном рейде); * о принятии решения о разрешении (ограничении) свободной практики в порту в отношении пассажиров и членов экипажа; | * о необходимости размещения транспортного средства международной перевозки на санитарном причале (санитарном рейде); * о принятии решения о разрешении (ограничении) свободной практики в порту в отношении пассажиров и членов экипажа; * сведения о противоэпидемической готовности транспортных средств международной перевозки (наличие противоэпидемического имущества, включая инсектицидные препараты, репелленты, средства индивидуальной защиты органов дыхания (маски, специальные салфетки и др.)), а также о подготовке членов экипажей судов по вопросам профилактики и проведения противоэпидемических мероприятий; * о проведении профилактической дезинсекции судна и дезинсекции судна по эпидемиологическим показаниям; * о необходимости повторной инспекции. * сведения о лице, представившем предварительную информацию (полное или краткое (сокращенное) наименование юридического лица, организации, не являющейся юридическим лицом, либо фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица, адрес); * название, тип, номер регистрации судна и (или) номер ИМО, номер рейса (при наличии); * код порта выгрузки; * сведения о наличии (отсутствии) случаев заболеваний или лиц с подозрением на инфекционные заболевания, выявленных во время рейса; * сведения о санитарном состоянии транспортного средства международной перевозки в соответствии с международной медико-санитарной декларацией. |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| * о противоэпидемической готовности транспортных средств (наличие противоэпидемического имущества, включая инсектицидные препараты, репелленты, средства индивидуальной защиты органов дыхания (маски, специальные салфетки и др.); * о подготовке членов экипажей судов по вопросам профилактики и проведения противоэпидемических мероприятий при наличии или возможном появлении на борту насекомых - переносчиков возбудителей инфекционных болезней; * о достаточности инсектицидных препаратов и средств индивидуальной защиты исходя из типа судна, количества членов экипажа и пассажиров; * о защите судна от проникновения и распространения насекомых - переносчиков возбудителей инфекционных болезней; * о проведении профилактической дезинсекции судна и дезинсекции судна по эпидемиологическим показаниям; * о наличии сертификата дезинсекции с последействием;   о необходимости повторной инспекции. | В отношении товаров:   * номер и дата составления транспортного (перевозочного) документа; * страна происхождения, страна отправления и страна назначения товаров; * коды товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС на уровне не менее первых 6 знаков; * номер, дата выдачи и типографский номер бланка свидетельства о государственной регистрации продукции (в отношении продукции, подлежащей государственной регистрации); * номера и даты выдачи сертификата о происхождении товара и (или) документа, подтверждающего, что продукция (товары) отвечает требованиям документов, в соответствии с которыми она изготовлена (сертификата качества, или паспорта безопасности (качества), или удостоверения о качестве, или сертификата свободной продажи) (при наличии); * сведения о назначении и области применения товаров (при наличии); * наименование и адрес изготовителя товаров;   идентификационные номера контейнеров (при наличии). |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений для целей ветеринарного контроля: | |
| * о номере и дате разрешения на ввоз (если необходимо); * о номере и дате оформления ветеринарного сопроводительного документа (если необходимо); * о маркировке товара; * о названии, регистрационном номере и адресе предприятия иностранного государства (бойни (мясокомбината), разделочного предприятия, холодильника); * сведения из регистрационного удостоверения лекарственного препарата для ветеринарного применения, сведения о фармацевтической субстанции, сведения из свидетельства о государственной регистрации кормовой добавки для животных и свидетельства о государственной регистрации корма, полученного из генно-инженерно-модифицированных организмов. | * номер и дата выдачи разрешения на ввоз или транзит товаров, наименование уполномоченного органа государства-члена в области ветеринарии, выдавшего разрешение (если необходимо); * номер и дата выдачи ветеринарного сертификата, наименование органа страны-экспортера, выдавшего сертификат (если необходимо); * сведения о маркировке товаров; * номер и (или) название предприятия, выпустившего в оборот подконтрольные ветеринарному контролю (надзору) товары; * в случае ввоза лекарственного препарата для ветеринарного применения - сведения из регистрационного удостоверения; * в случае ввоза кормовой добавки для животных - сведения из свидетельства о государственной регистрации данной добавки.   В случае ввоза корма, полученного из генно-инженерно-модифицированных организмов:   * сведения из свидетельства о государственной регистрации; * сведения о лице, представившем предварительную информацию; * номер и дата составления транспортного документа; * коды товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС на уровне не менее первых 6 знаков; * код порта выгрузки; * идентификационные номера контейнеров (при наличии); * название, тип, номер регистрации судна и (или) номер ИМО, номер рейса (при наличии); * номер и дата выдачи разрешения на ввоз или транзит товаров, наименование уполномоченного органа государства-члена в области ветеринарии, выдавшего разрешение (если необходимо). |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений для целей карантинно-фитосанитарного контроля: | |
| * о номере и дате выдачи фитосанитарного сертификата страны-экспортера; * о наименовании страны, выдавшей фитосанитарный сертификат; * о стране происхождения товаров; * о месте происхождения товаров; * об отправителе товаров и о его адресе; * о получателе товаров и его адресе; * о наименовании товаров; * о классификационном коде товаров по ТН ВЭД ЕАЭС; * о весе нетто (брутто) товаров; * о месте ввоза товаров (наименование пункта пропуска); * о месте и дате отгрузки товаров; * о маркировке товаров; * о месте назначения товаров; * об обеззараживании товаров. | * номер, дата и страна выдачи экспортного (реэкспортного) фитосанитарного сертификата, выданного уполномоченным органом страны-экспортера (реэкспортера) по карантину растений; * страна и место происхождения товаров; * сведения об отправителе и получателе товаров; * наименования товаров; * коды товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС на уровне не менее первых 4 знаков; * вес нетто (брутто) товаров (в килограммах); * код таможенного органа места прибытия товаров; * место и дата отгрузки товаров; * сведения о маркировке товаров; * код таможенного органа назначения (при наличии); * сведения об обеззараживании товаров * сведения о лице, представившем предварительную информацию; * название, тип, номер регистрации судна и (или) номер ИМО, номер рейса (при наличии); * номер и дата составления транспортного (перевозочного) документа; * код порта выгрузки; * идентификационные номера контейнеров (при наличии); * название, тип, номер регистрации судна и (или) номер ИМО, номер рейса (при наличии); * в случае ввоза карантинных объектов в научно-исследовательских целях - номер и дата выдачи разрешения на ввоз карантинных объектов, наименование уполномоченного органа государства-члена по карантину растений, выдавшего разрешение. |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений для целей транспортного контроля: | |
| * о разрешенном виде международной автомобильной перевозки (для иностранных перевозчиков); * о номере и дате выдачи российского разрешения на проезд транспортного средства по территории РФ при выполнении международной автомобильной перевозки грузов (для иностранных перевозчиков); * о номере и дате карточки допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок, сроке ее действия (для российских перевозчиков); * о номере и дате специального разрешения на перевозку опасных грузов, сроке его действия, заявленном маршруте; * о номере и дате специального разрешения на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, сроке его действия, заявленном маршруте. |  |
| Состав сведений, в случае их использования в качестве декларации на транспортное средство международной перевозки: | |
|  | сведения, используемые таможенными органами для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля (п.5 Решения), а также:   * цель ввоза транспортного средства международной перевозки; * наименования запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта и (или) эксплуатации транспортного средства международной перевозки. |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений для целей помещения товаров на временное хранение: | |
|  | * сведения о лице, представившем предварительную информацию; * планируемое место временного хранения товаров; * наименование терминала порта, номер и дата выдачи документа, разрешающего временное хранение товаров; * планируемая дата помещения товаров на временное хранение; * название, тип, номер регистрации судна и (или) номер ИМО, номер рейса (при наличии); * сведения об отправителе и получателе товаров; * страна отправления и страна назначения товаров; * номера и даты составления (выдачи) транспортных (перевозочных) и (или) коммерческих документов (при наличии); * наименования товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) и (или) коммерческими документами; * вес брутто (в килограммах) либо объем товаров (в куб. метрах); * количество товаров в дополнительных единицах измерения; * идентификационные номера контейнеров (при наличии); * коды товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС на уровне не менее первых 6 знаков (при наличии); * стоимость товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) и (или) коммерческими документами (при наличии); * необходимость (отсутствие необходимости) обеспечения особых условий временного хранения товаров. |

Продолжение таблицы 2.1

|  |  |
| --- | --- |
| Состав сведений для целей подтверждения соблюдения мер нетарифного регулирования: | |
|  | * сведения о лице, представившем предварительную информацию; * номер и дата составления транспортного (перевозочного) документа; * название, тип, номер регистрации судна и (или) номер ИМО, номер рейса (при наличии); * номер и дата выдачи, срок действия (с указанием дат начала и окончания действия) лицензии или заключения (разрешительного документа); * наименование органа, выдавшего документ; * коды товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС; * идентификационные номера контейнеров (при наличии). |

Приложение 3

**СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ О ДОЛЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ В РАЗРЕЗЕ**

**РЕГИОНАЛЬНЫХ ТАМОЖЕННЫХ УПРАВЛЕНИЙ**

Таблица 3.1

Доля предварительной информации о товарах за 01.01.2019-20.03.2019 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименование таможенного органа | Количество оформленных судовых дел при прибытии | Количество коносаментов | Количество привязанной ПИ в объеме оформленных дел при прибытии | Процент привязанной ПИ |
| Северо-Западное таможенное управление | | | | | |
| 1 | Поморский | 31 | 2 | 0 | 0,00% |
| 2 | Поморский ТП ОТОиТК № 2 | 34 | 3 | 0 | 0,00% |
| 3 | Морской порт Выборг | 86 | 8 | 0 | 0,00% |
| 4 | Морской порт Мурманск | 441 | 18 | 3 | 16,67% |
| 5 | Кронштадтский | 26 | 2101 | 0 | 0,00% |
| 6 | Шкиперский | 2 | 0 | 0 | 0,00% |
| 7 | Турухтанный | 78 | 3621 | 1 | 0,03% |
| 8 | Лесной порт | 226 | 20363 | 8 | 0,04% |
| 9 | Гавань | 405 | 24564 | 22 | 0,09% |
| 10 | Бронка | 125 | 11199 | 0 | 0,00% |
| 11 | Усть-Лужский | 179 | 4703 | 17 | 0,36% |
| Итого | | 1633 | 66582 | 51 | 0,08% |

Продолжение таблицы 3.1

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

Продолжение таблицы 3.1

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

Продолжение таблицы 3.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 11 | ОТО и ТК № 2 Дальневосточного энергетического таможенного поста | 74 | 0 | 0 | 0,00% |
| 12 | ОТО и ТК № 1 Северного энергетического таможенного поста | 76 | 4 | 0 | 0,00% |
| 13 | Калининградский энергетический | 29 | 0 | 0 | 0,00% |
| Итого | | 1311 | 638 | 62 | 9,72% |
| Крымская таможня | | | | | |
| 1 | т/п Феодосийский | 5 | 0 | 0 | 0,00% |
| 2 | т/п Керченский | 88 | 136 | 0 | 0,00% |
| 3 | ОТОиТК № 2 Керченского таможенного поста | 1 | 0 | 0 | 0,00% |
| Итого | | 94 | 136 | 0 | 0,00% |
| Севастопольская таможня | | | | | |
| 1 | Инкерманский | 10 | 12 | 0 | 0,00% |
| 2 | Бухта Камышовая | 2 | 2 | 0 | 0,00% |
| Итого | | 12 | 14 | 0 | 0,00% |
| Калининградская областная таможня | | | | | |
| 1 | Балтийск | 46 | 1573 | 0 | 0,00% |
| 2 | т/п Морской порт Калининград имени Н.С.Хазова | 205 | 1391 | 42 | 3,02% |
| 3 | Светлый | 112 | 73 | 6 | 8,22% |
| Итого | | 363 | 3037 | 48 | 1,58% |

Таблица 3.2

Доля предварительной информации, привязанной к коносаментной партии в разрезе видов

государственного контроля за период с 01.01.2019 г. по 20.03.2019 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Таможенный пост | Судовые дела | ПДС | | Товарные партии | | Общее количество ПИ, состав которой утвержден Постановлением Правительства РФ № 975 | | | | | | |
| ПДС | ПДС, поданные перевозчиком | Товарные партии в объеме коносаментов в судовых делах | ПИ в коносаментах | Для таможенных целей | КФК | | СКК | | ВК | |
| Кол-во товарных партий с КФК | ПИ | Кол-во товарных партий с СКК | ПИ | кол-во товарных партий с ВК | ПИ |
| Дальневосточное таможенное управление | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Первомайский | 107 | 102 | 107 | 13955 | 3136 | 2381 | 12 | 1 | 7 | 0 | 6 | 0 |
| 2 | т/п Морской порт Владивосток | 166 | 156 | 166 | 57138 | 14259 | 11838 | 383 | 182 | 160 | 54 | 617 | 248 |
| 3 | Морской порт Зарубино | 62 | 62 | 62 | 182 | 31 | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 4 | Морской порт Славянка | 17 | 16 | 17 | 100 | 83 | 82 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| 5 | Советско-Гаванский | 2 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Морской порт Ванино | 10 | 7 | 10 | 15 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Морской порт Петропавловск-Камчатский | 23 | 12 | 23 | 70 | 28 | 12 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Продолжение таблицы 3.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 8 | Северо-Курильский | 4 | 4 | 4 | 61 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | Корсаковский | 22 | 3 | 22 | 1583 | 282 | 218 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | Холмский | 33 | 9 | 33 | 109 | 45 | 16 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Южно-Курильский | 7 | 4 | 6 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Морской порт Пластун | 6 | 5 | 6 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | т/п морской порт Восточный | 34 | 34 | 34 | 8518 | 2818 | 2200 | 73 | 56 | 147 | 61 | 49 | 5 |
| 14 | Морской порт Находка | 59 | 55 | 59 | 775 | 501 | 410 | 80 | 1 | 2 | 1 | 5 | 3 |
| Итого | | 552 | 471 | 551 | 82555 | 21196 | 17167 | 557 | 245 | 336 | 116 | 680 | 258 |
| Калининградская областная таможня | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Балтийск | 27 | 0 | 27 | 1573 | 0 | 0 | 62 | 0 | 149 | 0 | 150 | 0 |
| 2 | т/п Морской порт Калининград имени Н.С.Хазова | 113 | 1 | 113 | 1391 | 42 | 34 | 40 | 0 | 94 | 0 | 175 | 0 |
| 3 | Светлый | 68 | 1 | 68 | 73 | 6 | 6 | 16 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 208 | 2 | 208 | 3037 | 48 | 40 | 118 | 6 | 243 | 0 | 325 | 0 |
| Крымская таможня | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | т/п Керченский | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | ОТОиТК № 2 Керченского таможенного поста | 74 | 1 | 74 | 136 | 0 | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 75 | 1 | 75 | 137 | 0 | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Продолжение таблицы 3.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Севастопольская таможня | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Инкерманский | 9 | 1 | 9 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Бухта Камышовая | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 11 | 1 | 11 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Северо-Западное таможенное управление | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Поморский | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Поморский ТП ОТОиТК № 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Морской порт Выборг | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Морской порт Мурманск | 12 | 5 | 12 | 18 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Кронштадтский | 20 | 0 | 20 | 2101 | 0 | 0 | 14 | 0 | 470 | 0 | 40 | 0 |
| 6 | Турухтанный | 30 | 0 | 30 | 3620 | 1 | 0 | 624 | 0 | 254 | 0 | 120 | 0 |
| 7 | Лесной порт | 50 | 0 | 50 | 20363 | 8 | 0 | 3157 | 4 | 802 | 0 | 974 | 0 |
| 8 | Гавань | 96 | 16 | 95 | 24390 | 22 | 11 | 3613 | 5 | 1127 | 5 | 2404 | 0 |
| 9 | Бронка | 83 | 0 | 83 | 10870 | 0 | 0 | 291 | 0 | 759 | 0 | 72 | 0 |
| 10 | Усть-Лужский | 23 | 0 | 23 | 4703 | 17 | 8 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 325 | 23 | 323 | 66078 | 51 | 19 | 7712 | 9 | 3412 | 5 | 3610 | 0 |
| Северо-Кавказское таможенное управление | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Морской торговый порт Махачкала | 55 | 54 | 55 | 60 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 55 | 54 | 55 | 60 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Продолжение таблицы 3.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Центральная энергетическая таможня | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Отдел специальных таможенных процедур № 2 Южного энергетического т/п | 110 | 0 | 110 | 110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Отдел специальных таможенных процедур № 2 Южного энергетического т/п | 110 | 0 | 110 | 110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Отдел специальных таможенных процедур № 1 Южного энергетического т/п | 43 | 0 | 43 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | ОТО и ТК № 3 Южного энергетического т/п | 93 | 0 | 93 | 93 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | ОТО и ТК № 2 Южного энергетического т/п | 84 | 0 | 84 | 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | ОТО и ТК № 3 Северо-Западного энергетического т/п | 1 | 0 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Продолжение таблицы 3.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 7 | Кавказский энергетический | 73 | 66 | 73 | 174 | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | ОТО и ТК № 1 Северного энергетического т/п | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 518 | 66 | 513 | 636 | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Южное таможенное управление | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ейский | 6 | 0 | 6 | 6 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Морской порт Кавказ | 107 | 0 | 107 | 107 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Морской порт Темрюк | 78 | 0 | 78 | 115 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Туапсинский | 136 | 0 | 136 | 887 | 0 | 0 | 532 | 0 | 1 | 0 | 33 | 0 |
| 5 | Астраханский | 15 | 0 | 1 | 40 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Морской порт Оля | 7 | 3 | 7 | 13 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 7 | Морской порт Азов | 27 | 9 | 27 | 530 | 503 | 503 | 18 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | Речной порт Ростов на-Дону | 23 | 5 | 23 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | Анапский | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | Новороссийский западный | 51 | 0 | 51 | 5413 | 0 | 0 | 2200 | 0 | 3 | 0 | 57 | 0 |
| 11 | Новороссийский центральный | 56 | 0 | 56 | 7457 | 60 | 60 | 2129 | 31 | 7 | 0 | 4 | 0 |

Продолжение таблицы 3.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 12 | Новороссийский юго-восточный | 99 | 0 | 99 | 12842 | 1 | 0 | 1073 | 0 | 6 | 0 | 19 | 0 |
| 13 | Сочинский центральный | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | Морской порт Таганрог | 8 | 8 | 8 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Итого | | 693 | 26 | 679 | 27584 | 577 | 564 | 5953 | 49 | 18 | 0 | 114 | 0 |
| Общий итог | | 2437 | 644 | 2415 | 180101 | 21940 | 17790 | 14383 | 309 | 4009 | 121 | 4729 | 258 |

Приложение 4

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 29.06.2011 Г. № 501 И В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 13.08.2016 Г. № 792**

Таблица 4.1.

Рекомендации по внесению изменений в постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. № 501 «Об утверждении Правил осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную

границу Российской Федерации»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номер пункта | Текущая редакция | Рекомендации по изменению |
| 1 | «Правила определяют порядок осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, в том числе порядок принятия таможенными органами решений по результатам проверки документов в специально оборудованных и предназначенных для этих целей пунктах пропуска» | Дополнить словами «а также порядок осуществления таможенными органами проверки документов и фактического контроля в пунктах пропуска, определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска, и пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток» |
| 13 |  | Дополнить подпунктом: «Досмотр (осмотр) подконтрольных товаров в пунктах пропуска определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска и пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, осуществляется должностным лицом таможенного органа в специально оборудованных и оснащенных местах в пунктах пропуска.  По результатам осуществления досмотра (осмотра) должностное лицо таможенного органа оформляет Акт установленной формы с последующей передачей информации о принятом решении в Федеральную службу по ветеринарному и фитосанитарному надзору с использованием КПС «Портал «Морской порт» |

Продолжение таблицы 4.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 16 |  | Дополнить абзацами: «В пунктах пропуска, определенных Правительством РФ из числа специализированных пунктов пропуска и пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, – должностным лицом таможенного органа принимается одно из следующих решений:   * о немедленном вывозе товаров с территории РФ; * о пропуске товаров на территорию РФ в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита; * о направлении товаров в специально оборудованные и оснащенные места для завершения государственного ветеринарного надзора должностными лицами Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору; * о направлении товаров высокого уровня риска в специально оборудованные и оснащенные места для проведения досмотра товаров уполномоченными должностными лицами Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору. |

Таблица 4.2

Рекомендации по внесению изменений в постановление Правительства РФ от 13.08.2016 г. № 792

«О порядке государственного карантинного фитосанитарного контроля»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номер пункта | Текущая редакция | Рекомендации по изменению |
| 2 | «Государственный контроль осуществляется Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору и ее территориальными органами, а также таможенными органами в части, касающейся проведения проверки документов на подкарантинную продукцию в пунктах пропуска.  В пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, государственный контроль в отношении подкарантинной продукции осуществляется таможенными органами в полном объеме действий, определенных настоящими Правилами» | Дополнить после слов «свободного порта Владивосток»: «а также в пунктах пропуска, определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска» |
| 6 |  | Дополнить абзацами: «В пунктах пропуска свободного порта Владивосток, а также в пунктах пропуска, определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска, осмотр транспортных средств проводится должностными лицами таможенных органов.  По результатам осмотра транспортных средств должностное лицо таможенного органа принимает решение о запрете ввоза партии подкарантинной продукции или запрете ее помещения под таможенную процедуру таможенного транзита».  «В пунктах пропуска свободного порта Владивосток, а также в пунктах пропуска, определенных Правительством Российской Федерации из числа специализированных пунктов пропуска, осмотр подкарантинной продукции осуществляется должностными лицами таможенных органов». |

Продолжение таблицы 4.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | «По результатам осмотра подкарантинной продукции должностным лицом таможенного органа принимается одно из следующих решений:   * о немедленном вывозе подкарантинной продукции с территории РФ; * о ввозе подкарантинной продукции на территорию РФ;   о ввозе подкарантинной продукции и ее направлении в специально оборудованные и оснащенные места для проведения досмотра подкарантинной продукции должностными лицами Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору или ее территориальных органов». |
| 7 | «Указанное решение оформляется должностным лицом таможенного органа путем проставления на транспортном (перевозочном) документе отметки «Подлежит досмотру. Карантинный фитосанитарный контроль», заверенной подписью и личной номерной печатью с указанием даты и времени» | «Указанное решение оформляется должностным лицом таможенного органа в электронном виде путем проставления в электронном виде отметки «Подлежит досмотру. Карантинный фитосанитарный контроль» с последующей передачей в Федеральную службу по ветеринарному и фитосанитарному надзору с использованием КПС «Портал «Морской порт» с возможностью просмотра принятого решения должностным лицом Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору» |

Приложение 5

**ПЕРЕЧЕНЬ ТАМОЖЕННЫХ ПОСТОВ, ВКЛЮЧЕННЫХ В ЭКСПЕРИМЕНТ ПО КОНЦЕНТРАЦИИ**

**ДЕКЛАРИРОВАНИЯ НА ВЛАДИВОСТОКСКОМ ЦЭД ТОВАРОВ,**

**ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Таблица 5.1

Перечень таможенных постов (центров электронного декларирования) и таможенных постов, осуществляющих таможенные операции, связанные с принятием деклараций на товары и документов, необходимых для таможенных целей, в электронной форме, а также проведением их проверки и выпуском, и таможенных постов и структурных подразделений, осуществляющих таможенные операции, предшествующие подаче деклараций на товары, а также связанные с проведением таможенного контроля в формах таможенного досмотра, таможенного осмотра, таможенного наблюдения, отбором проб и образцов для проведения таможенной экспертизы

| Наименование региональных таможенных управлений | Наименование таможен | Наименование таможенных постов (ЦЭД) и таможенных постов | Наименование таможни фактического таможенного контроля | Наименование таможенных постов фактического таможенного контроля |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ДВТУ | Владивостокская таможня | Владивостокский таможенный пост (ЦЭД) | Владивостокская таможня | Первомайский таможенный пост |
| таможенный пост Морской порт Владивосток |
| таможенный пост Морской порт Зарубино |
| таможенный пост Морской порт Славянка |
| Камчатская  таможня | таможенный пост Морской порт  Петропавловск-Камчатский |
| Северо-Курильский таможенный пост |
| Магаданская  таможня | таможенный пост Морской порт Магадан |
| Анадырский таможенный пост |

Продолжение таблицы 5.1

|  |  |  | Находкинская  таможня | Ольгинский таможенный пост |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| таможенный пост Морской порт Восточный |
| таможенный пост Морской порт Пластун |
| таможенный пост Морской порт Находка |
| Сахалинская  таможня | Корсаковский таможенный пост |
| Холмский таможенный пост |
| Южно-Курильский таможенный пост |
| Южно-Сахалинский таможенный пост[[66]](#footnote-66) |
| Хабаровская  таможня | Николаевский таможенный пост |
| Де-Кастринский таможенный пост |
| Советско-Гаванский таможенный пост |
| таможенный пост Морской порт Ванино |

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |

1. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: http://www.customs.ru. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ст. 2 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-2)
3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 г. №2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-3)
4. Приказ ФТС России от 27.06.2017 г. № 1065 «О решении коллегии ФТС России от 25.05.2017 г. «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-4)
5. Баландина Г.В., Пономарев Ю.Ю., Синельников-Мурылев С.Г., Точин А.В. Таможенное администрирование в России: направления совершенствования. – Экономическая политика, 2018. Т. 13. №3. - С. 106-131. [↑](#footnote-ref-5)
6. Баландина Г.В., Пономарев Ю.Ю., Синельников-Мурылев С.Г. Таможенное администрирование в России: какими должны быть современные процедуры. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2019. – 100 с. [↑](#footnote-ref-6)
7. Демичев А.А. Основы таможенного дела: учебник // А.А. Демичев, А.С. Логинова. – СПб.: ИЦ «Интермедия», 2014. 188 с. [↑](#footnote-ref-7)
8. Костин А.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов. - СПб.: Интермедия, 2014. - 344 с. [↑](#footnote-ref-8)
9. Макрусев В.В. Таможенный менеджмент: Учебник / В. В. Макрусев, А. Е. Суглобов. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2018. - 348 с. [↑](#footnote-ref-9)
10. Сенотрусова С.В. Таможенный контроль: Учеб.пособие. М.:- «Магистр», «Инфра-М», 2013. – 142 с. [↑](#footnote-ref-10)
11. Зыков А.А., Подзоров Р.А. Проблемы и перспективы развития таможенного контроля // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: материалы международной научно-практической конференции. М.: МУ им. С.Ю. Витте, 2015. - 525 с. [↑](#footnote-ref-11)
12. Попова Л.И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. - 2-е изд., испр. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2017. - 311 с. [↑](#footnote-ref-12)
13. Сальникова А.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: курс лекций / Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. – Владимир: Изд-во ВлГУ, 2015. - 90 с. [↑](#footnote-ref-13)
14. Кулешов А.В., Черных В.А., Шишкина О.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учеб.пособие. – М: Изд-во РТА, 2013. - 420 с. [↑](#footnote-ref-14)
15. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Международные требования и рекомендации информационного обеспечения таможенного контроля // Транспортное дело России, 2014. - № 3. - С.43-50. [↑](#footnote-ref-15)
16. Кияшко Е.Ю. Особенности проведения таможенными органами контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. №4, 2017. С. 33 - 45. [↑](#footnote-ref-16)
17. Липатова Н.Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. N 6. С. 52 - 55. [↑](#footnote-ref-17)
18. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Шипилов Д.Б. Таможенный контроль в морском пункте пропуска с использованием механизма «единого окна» // Вестник Российской таможенной академии, 2015. – №2. – С. 75-80. [↑](#footnote-ref-18)
19. «Таможенный кодекс Российской Федерации» от 18.06.1993 г. № 5221-I. URL: https://zakonbase.ru/content/base/2408. [↑](#footnote-ref-19)
20. «Таможенный кодекс Российской Федерации» от 28.05.2003 г. № 61-ФЗ. URL: https://zakonbase.ru/content/base/66464. [↑](#footnote-ref-20)
21. Таможенный кодекс Таможенного союза (Приложение к Договору о Таможенном кодексе таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества на уровне глав государств от 27.11.2009 г. № 17) (утратил силу с 01.01.2018 г.). URL: http://docs.cntd.ru/document/902202883. [↑](#footnote-ref-21)
22. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г. (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-22)
23. Костин А.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов. - СПб.: Интермедия, 2014. - 344 с. [↑](#footnote-ref-23)
24. Амагомедова С.А. Таможенный контроль товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности: монография / С.А. Амагомедова. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 160 с. [↑](#footnote-ref-24)
25. Толстая С.Б. Таможенный контроль после выпуска и аудит внешнеэкономической деятельности предприятия (таможенный аспект): сравнительный анализ // Право и экономика. – 2013. - №1. – С.59-64. [↑](#footnote-ref-25)
26. Демичев А.А. Основы таможенного дела: учебник // А.А. Демичев, А.С. Логинова. – СПб.: ИЦ «Интермедия», 2014. - 188 с. [↑](#footnote-ref-26)
27. Макрусев В. В. Государственные таможенные услуги: монография / В. В. Макрусев, А. В. Сафронов / 2-е изд. - М.: РИО РТА, 2011. С.26. [↑](#footnote-ref-27)
28. Амагомедова С.А. Таможенный контроль товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности: монография / С.А. Амагомедова. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 160 с. [↑](#footnote-ref-28)
29. Постановление Правительства РФ от 06.12.2018 г. № 1491 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых различные виды государственного контроля (надзора) осуществляются должностными лицами таможенных органов» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-29)
30. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) в ред. Протокола от 26 июня 1999 г. [↑](#footnote-ref-30)
31. Там же. [↑](#footnote-ref-31)
32. Глоссарий международных таможенных терминов. Всемирная таможенная организация, 2006 г. URL: http://www.tsouz.ru/Docs/kodeks/Documents/glossary.pdf. [↑](#footnote-ref-32)
33. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) в ред. Протокола от 26 июня 1999 г. [↑](#footnote-ref-33)
34. Бормотова Е.Г., Липатова Н.Г. Международные требования и рекомендации информационного обеспечения таможенного контроля // Транспортное дело России, 2014. - № 3. – С.46. [↑](#footnote-ref-34)
35. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации от 23 июня 2005 г. URL: http://vch.ru/cgi-bin/ guide.cgi?table\_code=9&action=show&id=323. [↑](#footnote-ref-35)
36. Кожанков А.Ю. Международные стандарты Всемирной таможенной организации и Всемирной торговой организации, влияющие на правовое регулирование Таможенного контроля в ЕАЭС / А.Ю. Кожанков, О.Г. Боброва, Е.С. Бисерова // Таможенные чтения – 2018. Образование и наука на современном этапе развития ЕАЭС: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. В 2-х тт. том I / Под общ. ред. профессора С.Н. Гамидуллаева. СПб.: Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал РТА. - С. 43. [↑](#footnote-ref-36)
37. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-37)
38. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-38)
39. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-39)
40. Там же. [↑](#footnote-ref-40)
41. Постановление Правительства РФ от 16.09.2013 г. № 809 (ред. от 07.02.2019 г.) «О Федеральной таможенной службе» (вместе с «Положением о Федеральной таможенной службе») // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-41)
42. Федеральный закон от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-42)
43. Указ Президента РФ от 13.12.2018 г. № 716 «О внесении изменения в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-43)
44. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 308 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона». URL: http://docs.cntd.ru/document/499091773. [↑](#footnote-ref-44)
45. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ (ред. от 29.12.2017 г.) «О свободном порте Владивосток» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-45)
46. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 308 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона». URL: http://docs.cntd.ru/document/499091773. [↑](#footnote-ref-46)
47. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-47)
48. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 г. № 2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-48)
49. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ (ред. от 29.12.2017) «О свободном порте Владивосток» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-49)
50. Постановление Правительства от 12.11.2016 г. № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // СПС «Гарант». [↑](#footnote-ref-50)
51. Решение Коллегии ЕЭК от 31.07.2018 г. № 124 «О внесении изменений в некоторые решения Коллегии Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-51)
52. Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-52)
53. Постановление Правительства РФ от 13.02.2019 № 144 «О внесении изменений в Правила осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-53)
54. Там же. [↑](#footnote-ref-54)
55. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-55)
56. Приказ Минтранса России от 22.12.2009 г. № 247 «Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-56)
57. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 г. № 872 (ред. от 13.02.2019) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-57)
58. Постановление Правительства РФ от 13.08.2016 г. № 792 (ред. от 12.11.2016) «О порядке осуществления государственного карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-58)
59. Постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. № 501 (ред. от 12.11.2016) «Об утверждении Правил осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-59)
60. Постановление Правительства РФ от 29.06.2011 г. № 500 (ред. от 28.02.2019) «Об утверждении Правил осуществления санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-60)
61. Богданова Т.Г. Организационно-правовые аспекты предварительного информирования в морских пунктах пропуска. // Таможенные чтения – 2018. Образование и наука на современном этапе развития ЕАЭС. Взгляд молодых лидеров: сборник материалов Всероссийской молодежной научно-практической конференции. В 3-х тт. том I / Под общ. ред. профессора С.Н. Гамидуллаева. СПб.: Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал РТА, 2018. – С. 47-51. [↑](#footnote-ref-61)
62. Постановление Правительства РФ от 28.02.2019 г. № 222 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-62)
63. Постановление Правительства РФ от 06.12.2018 г. № 1491 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в которых различные виды государственного контроля (надзора) осуществляются должностными лицами таможенных органов» // СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-63)
64. Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-64)
65. Официальный сайт Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». URL: http://www.rosmorport.ru/. [↑](#footnote-ref-65)
66. За исключением товаров, ввозимых в рамках Соглашения о разделе продукции Чайвинского, Одоптинского и Аркутун-Дагинского нефтегазоконденсатных месторождений на шельфе острова Сахалин (проект «Сахалин-1») и Соглашения о разработке Пильтун-Астохского и Лунского месторождений нефти и газа на условиях раздела продукции (проект «Сахалин-2»). [↑](#footnote-ref-66)