**Таможенные операции с товарами, перемещаемыми автотранспортом**

**Диплом**

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ С ТОВАРАМИ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫМИ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

.1 Перемещение товаров автомобильным транспортом на основании международного законодательства

.2 Перемещение товаров автомобильным транспортом на основании законодательства ЕАЭС и национального законодательства Российской Федерации

ГЛАВА 2. ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ТОВАРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

.1 Помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита

.2 Технологии контроля за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2)

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРЯДКА ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

.1 Эксперимент по совершенствованию порядка перемещения товаров автомобильным транспортом в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита

.2 Порядок осуществления таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу Евразийского экономического союза автомобильным транспортом путем внедрения «чип-кода»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

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

**ВВЕДЕНИЕ**

На данном этапе развития, в условиях деятельности Евразийского экономического союза усиливается необходимость в исследовании вопросов и правоприменительной практики, касающейся таможенного оформления и таможенного контроля по перемещению товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза автомобильным транспортом в условиях современного мира.

Актуальность данной темы, имеет огромное значение по следующим причинам:

 Автомобильный транспорт занимает весьма значительное место в объеме перевозок, осуществляемых в мире, причем отмечаются тенденции к его постоянному развитию и обновлению;

 Владельцами объектов автомобильной транспортной инфраструктуры выступают как юридические лица, осуществляющие свою деятельность на основе государственной, муниципальной и частной форм собственности, так и физические лица - как индивидуальные предприниматели;

 Евразийский экономический союз является основой для создания Единого экономического пространства. Евразийский экономический союз (далее ЕАЭС) - единая таможенная территория, в пределах которой во взаимной торговле действует единый таможенный тариф, не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, кроме специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер;

 Особое место в проведении таможенной политики российского государства имеют принципы проведения таможенных операций с товарами и транспортными средствами.

Одной из значимых проблем развития таможенного законодательства является проблема практической реализации и эффективности принципов проведения таможенных операций с товарами, перемещаемых автомобильным транспортом через таможенную границу ЕАЭС. Это обусловлено как условиями активного развития международных экономических отношений и унификации и гармонизации правил, так и необходимостью отлаженности механизма оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, складывающиеся в сфере таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу ЕАЭС.

**Предмет исследования** - нормативные правовые акты, регламентирующие порядок и процедуру проведения таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу ЕАЭС автомобильным транспортом.

Цель данной дипломной работы - комплексное изучение порядка проведения таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу ЕАЭС автомобильным транспортом, предложить теоретическую, усовершенствованную модель прохождения автомобильного транспорта в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС.

Задачи работы:

. исследовать порядок проведения таможенных операций и таможенного контроля на автомобильном транспорте;

. выявить проблемные вопросы, связанные с таможенными операциями и таможенным контролем товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС автомобильным транспортом;

. изучить особенности правового регулирования и законодательной базы проведения таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу Евразийского экономического союза автомобильным транспортом;

. определить пути совершенствования и перспективы дальнейшего развития порядка проведения таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу ЕАЭС автомобильным транспортом.

**ГЛАВА 1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ С ТОВАРАМИ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫМИ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

## **1.1 Перемещение товаров автомобильным транспортом на основании международного законодательства**

## товар таможенный граница евразийский

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) является международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью и учрежденной Договором о Евразийском экономическом союзе 29 мая 2014 года. Государствами - членами ЕАЭС являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Киргизская Республика и Российская Федерация.

Проведение согласованной транспортной политики должно стать одним из ключевых элементов развития ЕАЭС. Она предполагает, в частности, либерализацию доступа к рынку транспортных услуг, установление единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкуренции, формирование унифицированной тарифной политики, развитие международной транзитной инфраструктуры и устранение нефизических барьеров.

В настоящее время завершается кодификация нормативно-правовой базы Таможенного союза и Единого экономического пространства, которая предусматривает систематизацию законодательства, качественную переработку действующих и отмену устаревших норм, устранение несогласованностей, восполнение пробелов в региональном нормотворчестве.

В рамках реализации Договора о ЕАЭС осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Транспортная политика подразумевает охват всех видов транспорта. Однако в настоящее время нормативное регулирование в рамках ЕАЭС осуществляется только на железнодорожном и автомобильном транспорте.

Основную нормативно-правовую базу ЕАЭС составляли 17 базовых соглашений. Из них 2 относятся к регулированию сферы транспорта - Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, от 9 декабря 2010 года и Соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза от 22 июня 2011 года, которые трансформировались в соответствующие протоколы к Договору о ЕАЭС. Также с вступлением Договора о ЕАЭС в силу приняты Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС.

Предоставление доступа осуществляется на основе принципов равенства требований к перевозчикам, применения единой тарифной политики и некоторых других. Необходимым условием доступа является наличие лицензий на осуществление перевозок и сертификатов безопасности. Однако на данном этапе полная либерализация рынка железнодорожных перевозок невозможна из-за существования ряда противоречий с национальными транспортными политиками государств - членов ЕАЭС.

Ведется работа по формированию нормативно-правовых условий для осуществления перевозок грузов автомобильным транспортном на безразрешительной основе. Так, с 1 января 2015 года международные автомобильные перевозки грузов, выполняемые перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов ЕАЭС, осуществляются на безразрешительной основе:

) между государством-членом, на территории которого перевозчики зарегистрированы, и другим государством-членом;

) транзитом через территории других государств-членов;

) между другими государствами-членами.

Также ведется работа над проектом Соглашения, которое будет регулировать использование внутренних водных путей государств - членов ЕАЭС для осуществления перевозок.

Важность подхода ЕЭК пониманию инфраструктуры:

 во включении в него всех составляющих элементов;

 в привязке данного термина к местам совершения таможенных операций;

 включении в него всех составляющих элементов обеспечения таможенного контроля;

 включении информационной составляющей обеспечения таможенной инфраструктуры.

Инициативы и предложения ЕЭК:

. Гармонизация технических требований к средствам таможенного контроля, размещенных в пунктах пропуска через таможенную границу Таможенного союза;

. Внесение изменений в Решение Комиссии таможенного союза от 22.06.2011 №688 по предложениям таможенных органов государств-членов Таможенного союза;

. Разработка, с учетом предложений контрольных органов государств-членов Таможенного союза, типовых требований к обустройству, и техническому оснащению пунктов пропуска через таможенную границу Таможенного союза с учетом их специализации по виду международного сообщения и номенклатуре перемещаемых товаров.

Дополнительно приведен выборочный анализ эксплуатируемых технических средств таможенного контроля (ИДК), который позволяет утверждать, что существующий в настоящее время разнотипный парк ИДК не дает полной идентичности и сходимости результатов таможенного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Таможенного союза.

Данная ситуация может повлиять на снижение эффективности контроля:

. Подтверждение фактического вывоза товаров через внешние границы государств-членов ТС существующего риска невывоза или подмены товара.

. Поддержание функционирования национальных подсистем управлении рисками.

. Существующий риск: различие в подходах при построении СУР могут привести к различным результатам срабатывания СУР.

. Недостоверность контроля, переход на более тяжелые формы, осложнение торговли

Существенное отличие в технических характеристиках однотипных ИДК, применяемых государствами-членами Таможенного союза может привести к снижению эффективности таможенного контроля с использованием СУР в рамках Единого экономического пространства.

Реализация этих документов будет способствовать созданию условий для свободы движения товаров, услуг и рабочей силы, а также, очевидно, будет достигнут определенный мультипликативный эффект развитию ряда отраслей экономики.

Одной из важнейших задач ЕАЭС в сфере транспорта является развитие международной инфраструктуры с учетом опыта и наработок в этой сфере, сделанных в ЕврАзЭС. В этой связи отметим, что государствами - членами ЕврАзЭС 24 марта 2005 года в г. Астане было заключено Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию международных транспортных коридоров (МТК) Евразийского экономического сообщества. Данное Соглашение касается общих вопросов развития МТК. Стороны провозглашают стремление к проведению некоторых совместных действий по развитию МТК, унифицированию их технических и технологических параметров, совершенствованию таможенного законодательства, развитию смешанных перевозок и ряд других положений.

В настоящее время основным документом, регулирующим возможность начала международных перевозок, является Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 № 730 «Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (Положение о допуске), с изменениями от 03.10.2002, 14.12.2006, 14.04.2007, 23.11.2009.

Этот документ был принят с учетом федеральных законов «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» и «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», а также международных договоров РФ о международном автомобильном сообщении.

Можно предположить, что Положение о допуске появилось в связи с выходом Федерального закона (ФЗ) от 08.08.2001 «О лицензировании отдельных видов деятельности», в котором ничего не говорилось о государственном регулировании МАП (при этом число видов деятельности, подлежащих лицензированию, было сокращено с 700 до 117). Четыре года спустя появляется ФЗ РФ от 02.07.2005 № 80 «О внесении изменений в ФЗ о лицензировании отдельных видов деятельности». Он установил, что лицензированию подлежат перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя (подпункт 62 пункта «а» статьи 9).

Допуск к осуществлению МАП производит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (и ее территориальные органы) Министерства транспорта РФ.

К условиям допуска относятся:

наличие лицензии на перевозки пассажиров, выданной в случаях и порядке, установленных законодательством РФ о лицензировании отдельных видов деятельности;

наличие транспортных средств, соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям (наличие свидетельства о регистрации, международного сертификата технического осмотра);

соответствие лиц, ответственных за осуществление МАП, квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении (Приказ Минтранса РФ 22.06.1998 № 75);

устойчивое финансовое положение, наличие в собственности имущества стоимостью не менее 300 тыс. руб. при использовании только одного транспортного средства, осуществляющего МАП, и не менее 70 тыс. руб. на каждое дополнительное транспортное средство (в редакции от 16.10.2001: в расчете на 1 транспортное средство - не менее 50 тыс. руб.);

обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (Федеральный закон РФ от 25.04.2002 № 40-ФЗ).

Решение о допуске принимается в течение 30 дней с даты получения заявления. В подтверждение решения о допуске российского перевозчика к МАП выдается удостоверение допуска, а также карточка допуска на каждое транспортное средство.

Удостоверение выдается на один год - перевозчикам, впервые подавшим заявление, не имеющим опыта осуществления МАП или имеющим такой опыт продолжительностью менее 1 года; на пять лет - перевозчикам, которые на протяжении последних 4 лет, предшествующих подаче заявления, осуществляли МАП как минимум не менее 1 года.

Удостоверение является основанием для выдачи разрешений иностранных государств на проезд по их территории и для допуска к процедуре МАП в соответствии с Конвенцией МДП (1975).

Одним из оснований для принятия решения о вынесении предупреждения, приостановлении действия или об аннулировании удостоверения может быть информация иностранного государства о нарушении порядка выполнения МАП на его территории.

В странах ЕС для получения лицензии на МАП необходимо соответствовать, по крайней мере, трем критериям: гражданское доверие (отсутствие уголовных и административных правонарушений за определенные периоды), финансовая устойчивость (отсутствие неоплаченных долгов, банковские гарантии или страхование ответственности) и квалификационная подготовка по организации МАП (дополнительное обучение).

Основным документом для определения весогабаритных параметров для транспортных средств является «Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 (вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня официального опубликования, т. е. с 23.09.2010).

Габаритные ограничения, действующие в отношении транспортных средств, зависят от их категории. Максимальная длина не должна превышать:

для одиночного транспортного средства категории N (используемого для перевозки грузов) и О (прицепы) -12 м;

для одиночного двухосного транспортного средства категории Мз (используемого для перевозки пассажиров и имеющего, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которого превышает 5 т) - 13, 5 м;

для одиночного транспортного средства категории Мз с числом осей более двух -15м;

для автопоезда в составе автомобиля - тягача категории N и полуприцепа - 16, 5 м;

для автопоезда в составе автомобиля - тягача категории М или N и прицепа категории О, а также сочлененного транспортного средства категории Мз - 18, 75 м.

Уточнено, что при измерении длины не должны учитываться устройства, смонтированные на транспортном средстве (всего 17 вариантов), например, таможенная пломбировка и элементы ее защиты.

Максимальная ширина транспортного средства категории N3 (предназначенного для перевозки грузов и имеющего максимальную массу более 12 т), Мз, О не должна превышать 2, 55 м. Для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2, 6 м.

При измерении ширины не должны учитываться устройства, смонтированные на транспортном средстве (всего 10 вариантов), например: устройства крепления тента и элементы их защиты, наружные зеркала и другие устройства непрямой обзорности.

Однозначно определено такое габаритное ограничение, как высота. Для транспортных средств категории Мз, N3, и О она не должна превышать 4 м, а при измерении не должны учитываться антенны, смонтированные на транспортном средстве.

Также в регламенте даются некоторые ограничения по габаритам, не связанным с длиной, шириной и высотой (например, горизонтально измеренное расстояние между осью шарнирного крепления полуприцепа и любой точкой передней части полуприцепа не должно превышать 2, 04 м), а также требования к маневренности транспортных средств.

На сегодня подвижной состав отечественного производства практически не используется при МАП. Поэтому естественно выглядит ситуация, когда габаритные ограничения, приведенные в Регламенте (2010 г.), очень близки к ограничениям, введенным Директивами ЕС (85/3 с изменениями).

Аналогичная картина соответствия Регламента и Директив ЕС наблюдается и по требованиям к весовым параметрам транспортных средств. В российском Регламенте (2010 г.) появились такие понятия, как пневматическая (или эквивалентная ей) подвеска, ведущая ось, разрешенная сумма осевых масс, расстояние между осями (а не крайними осями).

Ограничение на разрешенную полную массу транспортного средства определяется категорией транспортного средства и общим количеством осей: от 18 т для одиночного двуосного транспортного средства категории Мз, N3 до 40 т для автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) с общим числом осей 5 или 6.

Ограничение на разрешенную максимальную осевую массу (или сумму осевых масс) транспортного средства определяется типом, количеством и расположением осей: от 10 т для одиночной ведомой оси до 24 т для трехосной тележки прицепов или полуприцепов при расстояниях между осями не менее 1, 4 м.

сентября 2010 года принято Постановление Правительства РФ от № 706 «О внесении изменений в Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств, утвержденный Постановлением Правительства РФ от 10.09.09 № 720». Предложения АСМАП, в том числе о максимальной длине автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) - 20 м, об отмене ограничения по радиусам поворота автопоездов, были учтены.

В соответствии с пунктом 11 «Порядка временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения», утвержденного Приказом Минтранса РФ от 10.04.07 № 41: «Движение транспортных средств, осуществляющих МАГ1 грузов, перевозка пассажиров автобусами, в том числе международная, осуществляются без получения пропусков в период действия временного ограничения движения». В частности, в 2009 год}' такой период был определен с 25 марта по 25 июня (приказ Росавтодора от 10.12.2008 № 112).

К настоящему времени ЕЭК ООН подписано более 100 постановлений в области стандартизации транспортных средств. Самые серьезные ограничения связаны с охраной окружающей среды. К ним относятся правила № 49 и № 51.

Правило № 49 (R49) ЕЭК ООН регламентирует нормы содержания вредных веществ в отработавших газах. Последняя редакция этих норм известна как «Евро 5». Достаточно сказать, что по такому показателю, как содержание окислов азота NOx в отработавших газах, норма (max.values) снижена за последние 30 лет с 18 до 2 г/кВт • ч.

До сих пор любые технологии, снижающие содержание окислов азота, приводили к повышению расхода топлива и выброса твердых частиц (сажи).

Одним из возможных выходов из сложившейся ситуации является применение технологии SCR (Ad blue), позволяющей превратить окислы азота в азот и воду.

Применение такой и подобной ей технологий, ввиду неопределенности перспектив применения топлив на растительной основе (биотопливо), позволит и дальше ужесточать требования к отработавшим газам, выдвигаемым при сертификации новых моделей подвижного состава.

Правило № 51 (R51) ЕЭК ООН устанавливает нормы звукового давления, т. е. шума. При сертификации подвижного состава проверяется уровень шума на разных режимах, например, при торможении двигателем (engine braking noise).

Наличие разных знаков на кабине или бампере транспортного средства свидетельствует, что грузовик соответствует тем или иным экологическим правилам и требованиям безопасности. Например, цифра 3 (белый цвет на зеленом фоне, в круге) - автомобиль соответствует требованиям «Евро 3 безопасный». Помимо знака на кабине, на транспортное средство должны быть заполнены соответствующие сертификаты. В частности, стандартный автопоезд должен иметь пять сертификатов: три о соответствии требованиям и два о пригодности к эксплуатации. Для автомобиля категории «Евро 3 безопасный» комплект документов предусмотрен резолюцией CEMT/CM(2005)/9FINAL. В частности, разрешение ЕКМТ возможно только для подвижного состава, соответствующего нормам не ниже Евро 3.

Приведем пример важности соблюдения указанных правил. За отсутствие сертификата соответствия требованиям по безопасности на полуприцеп 3 июля 2007 года венгерские контролирующие органы наложили на водителя российского автомобиля штраф в сумме 5000 евро.

Действующая Венская конвенция о дорожном движении КДД (1968 г.) регламентирует только безопасность транспортных средств, не давая основы для вмешательства компетентных органов в выбросы в окружающую среду иностранных транспортных средств. Россия, Венгрия, Нидерланды, Румыния, Финляндия и Эстония являются договаривающимися сторонами соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (Венское соглашение 1997 г.). Такие страны, как Германия, Франция, Польша, не подписали данное Соглашение. Среди экологических требований, охватываемых осмотром: уровень выбросов отработавших газов, наличие течи из топливного бака, гидравлической тормозной системы и т. д.

Международный сертификат технического осмотра (МСТО) служит доказательством прохождения техосмотра в соответствии с приложениями к Соглашению (1997 г.) и признается государствами на взаимной основе. Вместе с тем, транспортные средства, на которые МСТО было выдано больше трех месяцев назад, могут быть осмотрены по дороге.

В РФ происходит сокращение административного контроля со стороны государства. Примером этого служит Федеральный закон РФ № 294 от 26.12.2008 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля». С его появлением происходит переход на уведомительный характер начала транспортной деятельности при перевозках по территории РФ.

Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевого листа описаны в Приказе Минтранса РФ от 18.09.2002 № 152. Следует обратить внимание на дату и время проведения медицинского осмотра; дата, время выезда из гаража и показания одометра должны быть зафиксированы уполномоченным лицом организации. Путевой лист может быть оформлен на один день или на срок до месяца на городские, пригородные и междугородные перевозки. Об оформлении путевки на МАП в данном приказе не сказано.

В Постановлении Правительства РФ от 22.01.2007 № 30 к видам деятельности в медицине, которые подлежат лицензированию, относится предрейсовый и послерейсовый осмотры. Поэтому транспортной компании в Российской Федерации необходимо либо самой получать такую лицензию, либо заключать договор с медицинским учреждением.

**1.2 Перемещение товаров автомобильным транспортом на основании законодательства ЕАЭС и национального законодательства Российской Федерации**

Разрешительная система (PC) применяется с целью регулирования количества въезжающих транспортных средств на территорию страны и направлена на защиту интересов перевозчиков данной страны. Поэтому разрешительная система - важнейший инструмент экономической политики любой страны, оказывающий прямое влияние на развитие МАП. Основными факторами, влияющими на величину контингента разрешений, являются: наличие экспортно-импортных грузов, тяготеющих к автомобильному транспорту, и обеспечение паритета при перевозках грузов.

В соответствии с письмом от 22.01.2007 Департамента торговых переговоров Минэкономразвития РФ, после присоединения России к ВТО в данном секторе услуг МАП сохранится действующая в настоящее время концепция регулирования (на основе существующих и будущих двусторонних соглашений).

К источникам правового регулирования PC МАП относится ряд документов.

. Российское законодательство. Прежде всего это Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (от 02.07.1998 № 127-ФЗ). Этот документ содержит определение различных видов разрешений (общее, российское, иностранное, специальное, многостороннее).

Министерство транспорта РФ является компетентным органом в РФ, регулирующим все вопросы, связанные с функционированием PC. Министерство через уполномоченные для выполнения организационно-технической работы организации (АСМАП, связанной с выдачей иностранных разрешений; РАС, связанной с выдачей многосторонних разрешений ЕКМТ) и через свои подразделения (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта - выдача специальных разрешений на осуществление МАП опасных грузов по территории РФ; Федеральное Дорожное Агентство - выдача специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов) осуществляет распределение разрешений.

Постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 89 утверждены «Правила выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам». В п. 7 говорится, что разрешения выдаются на недискриминационной основе. Приведем пример особой системы распределения разрешений, связанной с их квотированием.

В течение многих лет количество разрешений, передаваемых Италией для российских перевозчиков, недостаточно (около 10 тыс. штук в год). Для выхода из сложившейся ситуации именно по этому направлению перевозок был принят «Регламент распределения квотируемых итальянских разрешений среди российских перевозчиков на 2008 год» (Протокол заседания комиссии по распределению иностранных и многосторонних разрешений Минтранса России от 26.11.2007 № 26). В нем обращает на себя внимание пункт 2.3 (арендованные транспортные средства в заявку (на разрешение) включать нельзя) и пункт 3.3 (разрешения подлежат обязательному возврату в течение восьмидесяти дней с даты выдачи). Помимо этого, в ходе переговоров в 2007 году была достигнута договоренность о выделении итальянской стороной российским перевозчикам разрешений, «...предусматривающих обязательный въезд и выезд АТС на территорию Италии с использованием железнодорожных платформ...» (разрешения Ro-La).

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 89 был принят Приказ Минтранса РФ от 17.12.2009 № 240 «Об утверждении условий распределения иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам».

При возникновении трудностей при получении разрешений других стран необходимо внимательно ознакомиться с возможными видами разрешений именно для этих стран. Например, существуют многократные разрешения на Германию для российских перевозчиков для использования на пяти грузовых транспортных средствах (в зависимости от того, какое из них свободно у перевозчика), а также так называемые паромные разрешения Ro-Ro (въезд в Германию только через морской порт). Для Германии особенно важно при использовании разрешения учитывать тип транспортного средства (например, Евро 4 или Евро 5). Если использовать конкретное разрешение можно только на подвижной состав не ниже Евро 4, а применяется подвижной состав (в том числе, прицеп) Евро 3, то, помимо штрафа за неприменение разрешения, возникнут трудности из-за неправильной оплаты за платные дороги (для транспортных средств Евро 4 стоимость платных дорог меньше, чем для Евро 3 - попытка недоплаты в бюджет Германии). В приложении 1 приведены данные о размере сбора за километр пробега по автомагистралям в Германии.

. Двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении определяют порядок обмена разрешениями, виды разрешений, возможность перевозки без разрешений. Протоколы к соглашениям определяют объем беспошлинного количества топлива в бензобаках, весовые ограничения и др.

Бланки разрешений изготавливаются государствами в соответствии с рекомендациями КВТ ЕЭК ООН. На бланке каждого разрешения имеется раздел «Общие предписания», где указываются основные правила их использования, в частности, где должно находиться разрешение, для каких перевозок его можно использовать, возможность передачи третьим лицам и др.

В приложение 2 приведен пример разрешения на поездку (разрешение на международную перевозку грузов, выданное Министерством транспорта и связи Финляндии).

Хотя пограничных таможен на границах между странами ЕС нет, необходимо заполнить разрешение до пересечения границы предполагаемой к въезду страны. В противном случае, например, за незаполненную дату въезда в Бельгию штраф составит от 500 до 800 евро, а в Австрии с 2008 года - 1453 евро.

. Многосторонние международные соглашения (разрешение ЕКМТ-МТФ). Это единственная европейская система разрешений, дающая право многостороннего доступа на европейский рынок МАП грузов. Число желающих получить такие разрешения постоянно растет. В 2004 году их было 2015, в 2010 году - 7155.

Среди положительных факторов использования разрешений ЕКМТ на российском рынке МАП можно выделить два: увеличение объема перевозок (количества рейсов) российскими перевозчиками по разрешениям ЕКМТ в 2009 году по сравнению с 2008 годом: с 570 тыс. т до 952, 5 тыс. т (с 65, 7 тыс. рейсов до 86 тыс. рейсов) и покрытие дефицита разовых разрешений за счет разрешений ЕКМТ по ряду стран (Италия, Австрия, Бельгия, Франция, Нидерланды, Чехия). Отрицательным фактором является доля перевозок по разрешениям ЕКМТ в общем объеме перевозок третьих стран на российском рынке МАП: 49, 7%, или 1730 тыс. т. Особенно впечатляют цифры по ряду стран: Латвия - 100%, Эстония - 100%, Молдова - 96, 2%, Литва - 74, 5%. Польша - 48, 5%.

Вместо использования разрешения ЕКМТ для выполнения перевозок по территории нескольких стран (при экономии двусторонних, транзитных разрешений и разрешений в/из третьих стран) для перевозчиков перечисленных стран разрешения ЕКМТ стали, фактически, инструментом, позволяющим осуществлять перевозки (въезд на территорию РФ) без использования двусторонних разрешений.

В заседании рабочей группы по автомобильному транспорту Международного транспортного форума 1-2 октября 2009 года участвовали делегации 40 стран. Российская делегация заявила о сокращении базовой квоты разрешений ЕКМТ на 2010 год с 299 до 67 штук. Статья 3.16 «Руководства пользователя многосторонней квоты ЕКМТ» устанавливает необходимость выполнения первой поездки с грузом из страны регистрации транспортного средства. Российская Федерация настаивала на отмене этой нормы: значительная несбалансированность экспортно-импортных грузопотоков (низкие объемы экспорта), невозможность использовать в прямом направлении специализированного подвижного состава (рефрижераторов, автовозов). В настоящее время пять стран (Германия, Греция, Италия, Швейцария и Бельгия) продолжают требовать выполнения указанного норматива.

Срок действия разрешения ЕКМТ - один календарный год, но есть и месячные разрешения ЕКМТ. Отдельные разрешения ЕКМТ могут быть недействительны в некоторых странах (Греция, Австрия и др.). Контролирующие органы стран, в которые или через которые выполняются перевозки, строго следят за наличием и правильностью заполнения сертификатов соответствия на подвижной состав. В приложении 3 приведен пример разрешения ЕКМТ.

Держатель разрешения ЕКМТ должен вести бортовой журнал. В приложении 4 приведен пример бортового журнала разрешения ЕКМТ.

В 1949 году несколько европейских государств подписали первое Соглашение МДП, а в 1959 году КВТ ЕЭК ООН принял первую редакцию Конвенции МДП. С учетом накопленного опыта, технических достижений, изменений таможенных правил первая Конвенция МДП была доработана в 1975 году.

В настоящее время насчитывается 65 договаривающихся сторон Конвенции. Количество книжек МДП, выданных МСАТ (IRU) национальным ассоциациям для перевозчиков этих стран, составило в 2008 году 3 млн 254 тыс. штук. Из общего числа государств, подписавших Конвенцию, наибольшее количество книжек МДП использовали в 2008 году следующие страны (в тыс. шт.): Турция - 765, Россия - 696, 6, Украина - 317, Польша - 286, Литва - 218, 5, Беларусь - 213. Вместе эти страны получили для использования 2 млн 496 тыс. книжек МДП, т. е. 77% от их общего числа.

Системы таможенного транзита, к которым относится конвенция МДП, предназначены для максимального упрощения перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами и при этом обеспечения необходимой таможенной безопасности и гарантий. Транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу - книжке МДП. В приложении 7 приведены титульный лист, первая и вторая страницы книжки МДП.

Конвенция МДП содержит пять основных элементов (принципов), на которых строится вся система. Одним из них является безопасность транспортных средств и контейнеров. Грузы должны перевозиться в безопасных (с точки зрения таможни) транспортных средствах и контейнерах, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения или повреждения таможенных печатей и пломб.

Национальное ведомство выдает свидетельство о допущении дорожного транспортного средства или контейнера. В Российской Федерации освидетельствование транспортного средства должно происходить в таможне по месту регистрации транспортного предприятия.

Основными участниками Конвенции МДП являются:

. Административный комитет - межправительственная организация, включающая все договаривающиеся стороны.

. Рабочая группа ЕЭК ООН (WP.30) по таможенным вопросам, связанным с транспортом.

. Международная организация (в соответствии со статьей 6 Конвенции): в настоящее время - МСАТ (IRU).

. Таможенные органы, национальные объединения (в РФ - АСМАП), держатели книжки МДП (транспортные компании), международные и национальные страховые компании (в РФ - ОАО «Ингосстрах»).

Допуск к процедуре МДП должен контролироваться уполномоченными национальными органами. Постановлением Правительства РФ от 18.12.1997 № 1567 «Об обеспечении исполнения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» на ГТК (преобразован в Федеральную таможенную службу - ФТС) возложено принятие решений о временном или окончательном лишении лиц права использовать процедуру МДП. АСМАП вправе, в качестве гарантийного объединения перед ФТС, ввести дополнительные условия для допуска к процедуре МДП (пункт 2 часть II приложения № 9 к Конвенции МДП, 1975 г.).

В соответствии с решением Правления АСМАП с 01.01.2008 вступил в силу «Порядок взаимоотношений АСМАП с российскими международными автоперевозчиками, осуществляющими перевозки в рамках Конвенции МДП, 1975 г.».

Данный документ содержит:

требования к перевозчикам, желающим получить разрешение на доступ к процедуре МДП (наличие опыта, устойчивое финансовое положение, отсутствие нарушений и др.);

требования к перевозчику, в отношении которого принято решение о допуске к процедуре МДП, для получения книжек МДП;

правила работы с книжками МДП (срок их действия, ответственность за утрату, категорические запрещения);

ответственность за нарушения.

Можно с уверенностью утверждать, что по сравнению с предыдущей редакцией «Порядка взаимоотношений...» (от 13 марта 2001 года) данный документ стал предъявлять гораздо более строгие требования к перевозчикам.

В основе взаимодействия государств - участников СНГ в транспортной сфере СНГ лежит формирование общего транспортного пространства СНГ (ОТП СНГ). В соответствии с Соглашением о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств - участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики от 9 октября 1997 года одной из важнейших задач транспортной интеграции является формирование механизма ОТП СНГ. В его рамках должны осуществляться:

взаимодействие национальных транспортных комплексов;

снятие различного рода барьеров и ограничений как основы беспрепятственных международных, включая транзитные, перевозок пассажиров и грузов по территориям государств - участников СНГ, а также снижение тарифной составляющей в конечной цене продукции.

Под общим транспортным пространством СНГ понимается совокупность технологически сопряженных транспортных коммуникации на территориях государств, обустроенных для передвижения транспортных средств, перемещения грузов, пассажиров, информационных и тарифных систем, структур и механизмов управления различными видами транспорта, функционирование которых осуществляется на основе действующих международных документов с учетом положений законодательства государств - участников СНГ.

Востребованность механизма ОТП СНГ определяется необходимостью решения задач, связанных:

с развитием международной транспортной инфраструктуры,

созданием условий для реализации транзитной функции как глобального конкурентного преимущества государств - участников СНГ;

обеспечением безопасности перевозок и страхованием в международном сообщении;

совершенствованием организационной структуры транспортного комплекса для улучшения обслуживания потребителей транспортных услуг;

сохранности грузов.

Через инструментарий согласованной тарифной политики ОТП СНГ позволяет регулировать формирование тарифных условий на перевозки грузов железнодорожном транспорте в Содружестве.

При этом следует отметить, что значительные возможности государств - участников СНГ в рамках этой региональной транспортной конструкции обусловлены тем, что они в совокупности обладают довольно мощным транспортным потенциалом, включающим все виды наземного транспорта, гражданскую авиацию и транспортную инфраструктуру. В настоящее время сформирована институциональная база многостороннего сотрудничества в транспортной сфере, позволяющая осуществлять межгосударственное регулирование взаимодействия национальных транспортных систем.

Одним из действенных инструментов построения ОТП СНГ выступает реализация Приоритетных направлений сотрудничества государств - участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. Они направлены:

на формирование сети МТК на пространстве СНГ;

повышение эффективности тарифной политики;

разработку и реализацию концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств - участников СНГ;

устранение негативного влияния фискально-административных барьеров при осуществлении международных автомобильных грузовых перевозок;

сотрудничество в области организации воздушного движения государств - участников СНГ, создание условий для эффективного развития авиационных перевозок;

повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок;

совершенствование нормативно-правового обеспечения сотрудничества в области транспорта;

формирование согласованной политики в области транспортной безопасности и защиты окружающей среды.

Наибольшая эффективность транспортной деятельности существующих в настоящее время на постсоветском пространстве региональных объединений может быть достигнута через обеспечение их взаимодействия. Оно может быть достигнуто, в том числе путем:

использования «транспортного полигона» СНГ как наиболее развитого в организационном, правовом, технико-технологическом и логистическом плане, для решения транспортных проблем других региональных объединений евразийского формата;

рассмотрения вопросов транспортной интеграции на площадке одного интеграционного объединения с привлечением специалистов другого и выработке оптимального для обоих объединений решения;

передачи вопроса с площадки одного интеграционного объединения на площадку другого при условии, что решение о передаче такого вопроса принимают государства, являющиеся участниками обоих интеграционных объединений.

Особое место занимает предварительное информирование, которое является обязательным при ввозе товаров автомобильным транспортом.

Предварительная информация подается в таможенный орган государства - члена ЕАЭС не менее чем за 2 часа до планируемого ввоза товара.

Информация подается:

любым заинтересованным лицом (перевозчиком, таможенным перевозчиком, участником внешнеэкономической деятельности, таможенным представителем);

через Интернет-сайт таможенной службы страны - участника ЕАЭС.1

Схема предварительного информирования в России (применяется также для железнодорожного транспорта):

Заполняется форма предварительного уведомления;

регистрируется на интернет-сайте с присвоением уведомлению

уникального идентификационного номера;

в месте прибытия автомобиля на территорию ЕАЭС (в России) таможенному органу

предъявляется уникальный

идентификационный номер и товаротранспортные документы;

таможенник сверяет данные, предварительного уведомления с данными товаротранспортных документов;

при отсутствии расхождений оформление завершается (процесс сверки данных занимает в среднем 15 - 20 минут).

Виды предварительного информирования:

уведомление о прибытии (если товар остается в месте прибытия до его выпуска);

уведомление о транзите товаров (если планируется дальнейшая перевозка товаров);

. Таможенный транзит

Таможенный транзит применяется для перевозки иностранных товаров из места их прибытия в ТС, до таможенного органа, в котором товар будет декларироваться и выпускаться.

При таможенном транзите таможенные платежи не уплачиваются, меры нетарифного и технического регулирования не применяются.

Требуется обеспечение уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов (на случай утраты перевозимого товара) в виде денежного залога или гарантии банка.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов не предоставляется, если транзит осуществляется:

таможенным перевозчиком;

с применением Carnet TIR;

уполномоченным экономическим оператором;

с таможенным сопровождением.

Таможенный транзит не применяется в одном из следующих случаев:

декларация на товар подается в месте его прибытия в ТС;

прибывший товар запрещен к ввозу и подлежит немедленному вывозу за пределы ЕАЭС (реэкспорт);

используется технология удаленного выпуска (Россия).

Временное хранение:

используется для обеспечения сохранности, прибывших в ЕАЭС иностранных товаров, до окончания таможенного декларирования и их выпуска таможенным органом;

осуществляется в специально оборудованных местах - на складах временного хранения;

не требует уплаты таможенных платежей, соблюдения мер нетарифного и технического регулирования;

допускается на срок до 2 месяцев, с возможным продлением еще на 2 месяца.

Временное хранение не требуется, если декларация на товар подается в течение 3 часов с момента прибытия в ЕАЭС (в Россию) или с момента завершения таможенного транзита.

**ГЛАВА 2. ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ТОВАРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

## **2.1 Помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита**

**Таможенный транзит** - таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории ТС, в том числе через территорию государства, не являющегося членом ТС, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования.

Таможенным органом отправления выступает таможенный орган государства-члена ТС, зарегистрировавший транзитную декларацию и выпустивший товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Таможенный орган назначения - таможенный орган государства- члена ТС, совершающий таможенные операции по завершении таможенного транзита товаров.

Таможенный транзит применяется при перевозке:

иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до таможенного органа в месте убытия;

иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа;

иностранных товаров, а также товаров ТС (через территорию государства, не являющегося членом ТС) от внутреннего таможенного органа до таможенного органа в месте убытия;

иностранных товаров от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа;

товаров ТС от таможенного органа места убытия до таможенного органа места прибытия через территорию государства, не являющегося членом ТС.

Помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита допускается при соблюдении следующих условий:

товары не запрещены к ввозу на таможенную территорию ТС или вывозу с такой территории;

в отношении товаров представлены документы, подтверждающие соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, если такое перемещение допускается при наличии этих документов (например, разрешение на транзит вооружения, военной техники и военного имущества через территорию РФ);

в отношении ввозимых товаров осуществлены пограничный контроль и иные виды государственного контроля, если товары подлежат такому контролю в месте прибытия (например, ветеринарный контроль, карантинный фитосанитарный контроль);

представлена транзитная декларация;

в отношении товаров приняты меры обеспечения соблюдения таможенного транзита;

обеспечена идентификация товаров;

транспортное средство международной перевозки оборудовано надлежащим образом в случае, если товары перевозятся под таможенными пломбами и печатями.

К мерам обеспечения соблюдения таможенного транзита относятся:

обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров;

таможенное сопровождение;

установление маршрута перевозки товаров.

Маршруты определяются таможенным органом отправления на основании сведений, указанных в транспортных (перевозочных) документах.

Изменение маршрута допускается с письменного разрешения таможенного органа отправления либо любого таможенного органа, находящегося по пути его следования.

Срок таможенного транзита от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения устанавливается таможенным органом отправления в соответствии с обычным сроком перевозки товаров, исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута, других условий перевозки и (или) заявления декларанта или перевозчика, если перевозчик не выступал декларантом таможенной процедуры таможенного транзита, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя в соответствии с международными договорами, но не более предельного срока таможенного транзита.

Предельный срок таможенного транзита не может превышать срок, определяемый из расчета двух тысяч километров за 1 месяц.

Таможенная процедура таможенного транзита завершается после доставки товаров в место доставки, установленное таможенным органом отправления.

Таможенный орган назначения завершает таможенную процедуру таможенного транзита в возможно короткие сроки, но не позднее двадцати четырех часов после регистрации документов путем проставления отметки на транзитной декларации или иных документах, признаваемых в качестве транзитной декларации, о завершении таможенной процедуры таможенного транзита.

Для международных транзитных перевозок выделяются так называемые транзитные коридоры. Их создание неразрывно связано с транспортными коридорами, так как перемещение (провоз) товаров из одного государства в другое через территорию третьего государства осуществляется по транспортным артериям. При этом транзитный режим ограничен использованием транспортных путей. Транзитные перевозки не могут осуществляться по произвольно выбранным автомагистралям, железнодорожным веткам, водным путям. Они осуществляются по международным транспортным коридорам.

Таким образом, решение вопроса о транзитных маршрутах предполагает системный подход в определении транзитных и транспортных коридоров. При этом сопредельные государства сталкиваются с проблемами не только политического, экономического, оборонного, но и организационно-технического характера. Речь идет об определении государствами начала и окончания коридоров на своей территории. Они устанавливаются не произвольно, а по договоренности. В расчет берутся следующие технические моменты. Во-первых, начало коридора на территории транзитного государства должно быть продолжением коридора, проходящего по территории первого сопредельного государства. Во-вторых, окончание коридора на территории этого транзитного государства должно быть началом коридора, проходящего по территории второго сопредельного государства.

Более сложной такая схема транзитно-транспортных связей будет при прохождении транзитного маршрута по территориям двух и более транзитных государств.

Изложенная система транзитно-транспортных связей отражает лишь использование в международных транзитных перевозках какого-либо одного вида транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного). Однако на практике международный транзит базируется на вовлечении нескольких видов транспорта. Это, безусловно, существенно усложняет решение вопроса о создании транзитных и транспортных коридоров.

Вполне понятно, что договаривающиеся государства в первую очередь исходят из своих реальных возможностей, т.е. наличия сквозных транспортных артерий, развитости транспортных сетей различных видов транспорта на соответствующих направлениях, технических и технологических возможностей транспортных систем. Однако это не единственный фактор, учитываемый договаривающимися сторонами при принятии решения. Транзитные перевозки затрагивают основополагающие интересы стран, по территории которых они осуществляются. Поэтому на первый план выходят политические, экономические, социальные аспекты.

Такие перевозки приносят транзитным государствам немалые доходы, способствуют развитию транспортных систем, их инфраструктуры, создают новые рабочие места. С другой стороны, принимаются во внимание и вопросы национальной безопасности государств, состояние экологии, конкуренция на международном рынке транспортных услуг.

Все перечисленные вопросы влияют на принятие государствами решений о количестве и направлениях транзитных и транспортных коридоров, проходящих по их территории и включающих автомагистрали, железнодорожные ветки, порты, аэропорты, станции, транспортные узловые пункты и терминалы. Они официально объявляются компетентными правительственными органами транзитных государств.

При установлении международных транзитных и транспортных коридоров на первый план выходит добрая воля государств, базирующаяся как на национальных интересах, так и на укреплении межгосударственных связей, учете общих перспектив экономического развития.

В целях оптимизации и ускорения совершения таможенных операций, повышения эффективности таможенного контроля утвержден порядок использования предварительной информации. Порядок определяет единообразный подход к использованию таможенными органами Российской Федерации в рамках системы управления рисками предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, и транспортных средствах международной перевозки, перемещающих такие товары (далее - предварительная информация), представляемой уполномоченными экономическими операторами, перевозчиками, в том числе таможенными перевозчиками, таможенными представителями или иными заинтересованными лицами.

Заинтересованные лица в срок не ранее чем за 30 дней и не позднее, чем за два часа до ввоза на территорию Российской Федерации товаров и транспортных средств международной перевозки представляют в таможенные органы Российской Федерации предварительную информацию в электронном виде с использованием информационных технологий электронного представления сведений.

Предварительная информация, направленная заинтересованным лицом, проходит в автоматическом режиме форматно-логический контроль (далее - ФЛК), по итогам которого заинтересованному лицу предоставляется уникальный идентификационный номер, присвоенный предварительной информации в электронном виде, либо отказ в загрузке предварительной информации в центральную базу данных предварительной информации, созданную на уровне ФТС России (ЦБД ПИ ФТС России).

При отказе в загрузке предварительной информации заинтересованное лицо информируется о перечне ошибок, выявленных в результате ФЛК. Уникальный идентификационный номер не присваивается предварительной информации в случае отказа в ее загрузке.

Уникальный идентификационный номер присваивается предварительной информации с момента ее загрузки в ЦБД ПИ ФТС России.

Комплекс программных средств «Сервис выявления рисков» (далее - КПС «СВР») на основе взаимодействия с автоматизированной системой управления и контроля процессов предварительного информирования в таможенных органах после присвоения предварительной информации, направленной заинтересованным лицом, уникального идентификационного номера осуществляет анализ сведений, содержащихся в ЦБД ПИ ФТС России. После чего обеспечивает автоматическое выявление рисков высокого и среднего уровня, посредством срабатывания действующих (утвержденных) профилей рисков и ориентировок, подготовленных с использованием комплекса программных средств «Ведение базы данных профилей рисков» (КПС «Ведение БД ПР»).

Сведения о выявленных в автоматическом режиме КПС «СВР» профилях рисков и ориентировках, содержащихся в КПС «Ведения БД ПР», хранятся совместно с предварительной информацией в ЦБД ПИ ФТС России.

Должностные лица структурных подразделений ФТС России, региональных таможенных управлений (далее - РТУ) и таможен, в компетенцию которых входят функции выявления и анализа рисков, проводят анализ предварительной информации в целях выявления рисков в рамках системы управления рисками с последующим созданием с использованием КПС «Ведение БД ПР» соответствующих профилей рисков (срочных, зональных, региональных, общероссийских) (далее - профили рисков) и ориентировок.

Анализ предварительной информации на всех уровнях таможенной системы осуществляется с использованием информационно-программных средств Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов (далее - ИПС ЕАИС), позволяющих в режиме реального времени проводить автоматизированную обработку поступающей предварительной информации на предмет соответствия критериям, задаваемым должностными лицами, осуществляющими анализ. В случае необходимости допускается проведение анализа сведений, содержащихся в предварительной информации, с использованием стандартных общесистемных программных средств построения SQL-запросов к реляционным базам данных.

Профили рисков и ориентировки, разработанные и утвержденные должностными лицами структурных подразделений ФТС России, РТУ, в том числе на основании предложений таможен, в порядке, установленном ФТС России, хранятся в базе данных КПС «Ведение БД ПР».

Неформализованные профили рисков и ориентировки, разработанные и утвержденные должностными лицами структурных подразделений ФТС России и РТУ, в том числе на основании предложений таможен, в порядке, установленном ФТС России, направляются на таможенные посты прибытия (ФТС России от 27 августа 2007 г. № 282-р). «Об утверждении Временного порядка по использованию ведомственной электронной почты для передачи между таможенными органами электронных копий документов, содержащих сведения ограниченного распространения, и не содержащих сведений, составляющих государственную тайну».

Последовательность действий должностных лиц таможенных постов прибытия при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств международной перевозки (автомобильный транспорт), перемещающих такие товары, в том числе с использованием предварительной информации, регламентируется правовым актом ФТС России, определяющим действия должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль при перевозке товаров автомобильным транспортом при их прибытии (убытии), помещении под таможенную процедуру таможенного транзита, а также временном хранении.

В случае расхождения сведений, заявленных в предварительной информации, со сведениями, содержащимися в товаросопроводительных документах, в штатном программном средстве проставляются отметки, свидетельствующие о расхождении указанных сведений.

## **2.2 Технологии контроля за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2)**

Технология контроля, за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2) (далее - Технология). Эта технология разработана на основе положений Таможенного кодекса Таможенного союза, Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975), Федерального закона от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ, Решения Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 289 и Решения Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 г. № 438 «О совершении таможенными органами таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией транзитной декларации и завершением таможенной процедуры таможенного транзита». Технология определяет порядок контроля за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита и информационного взаимодействия таможенных органов при осуществлении такого контроля с использованием действующих штатных программных средств, включенных в фонд алгоритмов и программ ФТС России. Они применяются для контроля за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, функционирующих с использованием транспортной технологической подсистемы (ТТП) единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) таможенных органов, единого логического информационного ресурса. Этот ресурс содержит сведения о перевозках товаров, в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и средств защиты информации от несанкционированного доступа (далее - автоматизированная система контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2).

Общий контроль за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита осуществляют отделы контроля за таможенным транзитом (ОКТТ) таможни отправления и таможни назначения.

В информационном взаимодействии в рамках АС КТТ-2 при контроле за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита участвуют подразделения контроля за таможенным транзитом, отделы таможенного оформления и таможенного контроля (ОТОиТК) таможенных постов, ОКТТ таможен, ГНИВЦ ФТС России.

Контроль, за исполнением Технологии в подчиненных таможенных органах осуществляют ОКТТ региональных таможенных управлений (РТУ) и ОКТТ таможен, непосредственно подчиненных ФТС России (далее - ТИП).

Техническая возможность применения Технологии обеспечивается ГУИТ и ГНИВЦ ФТС России.

Общий контроль, за исполнением Технологии осуществляет ОКТТ Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля (ГУОТОиТК) ФТС России.

Информационное взаимодействие в рамках АС КТТ-2 осуществляется с соблюдением требований к обеспечению информационной безопасности, установленных законодательством Российской Федерации. Все операции, совершаемые должностными лицами таможенных органов в АС КТТ-2, являются персонифицированными и протоколируются. Персонификация осуществляется посредством применения электронной подписи (далее - ЭЦП) и аутентификации.

Для целей совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, в таможенных органах на уровнях таможенного поста, таможни используется комплекс программных средств (КПС) «Транзитные операции».

Для целей проведения анализа информации, получения статистических отчетов о состоянии дел в области перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита на уровнях РТУ и ФТС России используются программные средства, входящие в состав АС КТТ-2, в том числе КПС «Статистика транзитных операций».

Правила заполнения и критерии форматно-логического контроля электронного сообщения XML-формата, содержащего сведения о товарах, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в объеме и формате, установленном таможенным законодательством Таможенного союза (далее - ЭКТД), определяются таможенным законодательством Таможенного союза, а также правовыми актами ФТС России.

Контроль, за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита организуется путем:

учета товаров таможенным постом или отделом таможенного оформления и таможенного контроля таможни, совершающими таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (далее - таможенный орган отправления), таможней, которой подчинен таможенный орган отправления (далее - таможня отправления);

учета товаров таможенным постом или отделом таможенного оформления и таможенного контроля таможни, в регионе деятельности которых находится установленное таможенным органом отправления место доставки либо которые завершают таможенную процедуру таможенного транзита (далее - таможенный орган назначения), таможней, которой подчинен таможенный орган назначения (далее - таможня назначения);

учета товаров таможенным постом, через регион деятельности которого проходит перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и в регионе деятельности которого производятся грузовые операции и иные операции, изменение средств идентификации или срока таможенного транзита, регистрация (изменение) маршрута перевозки товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита (далее - промежуточный таможенный орган), таможней, которой подчинен промежуточный таможенный орган (далее - промежуточная таможня);

снятия ЭКТД с контроля в случаях, установленных Технологией.

ЭКТД хранятся в едином логическом информационном ресурсе АС КТТ-2 на уровне РТУ и ГНИВЦ ФТС России. Срок хранения ЭКТД не должен быть менее срока хранения бумажных носителей соответствующих транзитных деклараций или отрывных листов книжек МДП.

Письма, телексы и электронные сообщения, направляемые ОКТТ таможни и относящиеся к контролю, за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, может подписывать начальник ОКТТ таможни либо лицо, его замещающее.

Острая дискуссия по проблемам модернизации механизма таможенного регулирования ВЭД в условиях проводимых в России реформ, свидетельствует о наличии целого ряда нерешенных вопросов, требующих дальнейшей углубленной проработки этой проблемы с точки зрения теории и практики.

На первом этапе осуществляется обоснование и выбор системы индикаторов загруженности таможенных постов и их весовых коэффициентов. Объективный анализ загруженности возможен исключительно при комплексной оценке таможенных постов, осуществляющих различные функции и имеющих специфику, связанную с местами их дислокации и регионами деятельности (дислокация таможенных постов в автомобильных, железнодорожных, воздушных или морских пунктах пропуска, наличие региона деятельности таможенного поста или его ограничение территорией пункта пропуска, присвоение таможенному посту статуса центра электронного декларирования). В этой связи оценка должна осуществляться по трем блокам индикаторов:

блок индикаторов, характеризующих объемы таможенного декларирования товаров (количество оформленных таможенным постом деклараций на товары, количество наименований товаров в оформленных декларациях на товары, количество оформленных деклараций таможенной стоимости, количество оформленных таможенных приходных ордеров, количество предоставленных при декларировании товаров разрешительных документов, количество статистических форм учета перемещения товаров в рамках взаимной торговли, количество деклараций на товары, оформленных по технологии удаленного выпуска товаров);

блок индикаторов, характеризующих проведение таможенного контроля (количество корректировок таможенной стоимости, количество актов таможенного досмотра, количество актов таможенного осмотра, количество корректировок электронных копий деклараций на товары, количество проведенных дополнительных проверок при определении величины таможенной стоимости);

блок индикаторов, характеризующих совершение таможенных операций в пунктах пропуска (количество оформленных транзитных деклараций, количество оформленных разрешений на прибытие/убытие с таможенной территории ЕАЭС, количество оформленных документов учета временного ввоза / обратного вывоза транспортных средств, количество проследовавших через пункты пропуска транспортных средств, количество проследовавших через автомобильные пункты пропуска физических лиц).

Вторым элементом данного этапа является определение коэффициентов, характеризующих временные затраты для каждой из указанных операций. В качестве основы для расчета коэффициентов наиболее оптимальным является показатель среднего времени, необходимого для оформления одной декларации на товары, коэффициенты остальных показателей определяются пропорционально указанным временным затратам.

На втором этапе осуществляется расчет показателей по каждому таможенному посту и определение интегрального показателя. В связи с различиями в штатной численности таможенных постов комплексный показатель загруженности необходимо определять в расчете на одно должностное лицо, в функции которого входит совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля (из расчета необходимо исключить должностных лиц, выполняющих обеспечивающие и правоохранительные функции). После определения интегрального показателя для каждого таможенного поста необходимо проведение сравнительного анализа в разрезе таможенных постов, осуществляющих однотипные функции (центры электронного декларирования, «внутренние» таможенные посты, таможенные посты, регион деятельности которых ограничен определенным видом пункта пропуска - воздушным, морским, автомобильным или железнодорожным).

На третьем этапе необходима реализация мер по оптимизации загруженности таможенных постов путем:

создания новых или ликвидации существующих таможенных постов;

сокращения или увеличения штатной численности таможенных постов;

оптимизации структуры таможенных постов;

изменения местонахождения таможенных постов, в том числе создания отдельных структурных подразделений таможенных постов в местах концентрации внешнеэкономических операций на объектах таможенно-логистической инфраструктуры в целях оптимизации затрат как таможенных органов, так и участников ВЭД;

взаимодействия таможенных органов с потенциальными инвесторами по вопросам создания благоприятных условий для таможенного декларирования товаров с помощью создания новых объектов таможенно-логистической инфраструктуры (складов временного хранения, таможенных складов, таможенно-логистических терминалов);

формирования предложений по перераспределению регионов деятельности таможенных постов.

Четвертый этап методики предполагает осуществление контроля эффективности применяемых мер по выравниванию загруженности таможенных постов. Все данные, относящиеся к анализу загруженности и результатам реализуемых организационно-структурных и организационно-штатных мероприятий, должны храниться в базах данных, позволяя впоследствии проводить подготовку аналитических отчетов и статистических обзоров, что требует проведения таможенными органами постоянного текущего мониторинга загруженности таможенных постов.

**ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРЯДКА ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

## **3.1 Эксперимент по совершенствованию порядка перемещения товаров автомобильным транспортом в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита**

Важнейшими факторами интеграции государства в мировую экономику и расширения спектра внешнеэкономических связей являются рациональное использование преимуществ географического расположения, расширение границ национальных рынков, транспортно-коммуникационной и таможенно-логистической инфраструктуры, создание благоприятных условий для осуществления экспортно-импортных и транзитных операций. Для макроэкономических регионов, характеризующихся большой разобщенностью производительных сил в условиях объективно углубляющихся и расширяющихся процессов глобализации во всех сферах их жизнедеятельности, международные транспортные коридоры формируют единую, экономически более эффективную логистическую транспортную систему рационального обмена как средствами, так и продуктами производства

Обладая выгодным геополитическим положением и находясь на пересечении нескольких крупных международных и межрегиональных транспортных коридоров: «Запад-Восток», «Север-Юг», «Западная Европа - Западный Китай», Северный морской путь, государства-члены ЕАЭС являются интегрирующим звеном, обеспечивающим кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов двумя макрорегионами евразийского континента - Европейским союзом и Азиатско-тихоокеанским регионом.

Основными международными транспортными маршрутами, связывающими Европу и Азию и не проходящими через Россию, являются:

южный водный маршрут, проходящий через три океана: Тихий, Индийский, Атлантический, огибающий Африку;

южный водный маршрут, проходящий также через три океана, но уже через Суэцкий канал;

международный транспортный коридор «Южный»: Юго-Восточная Европа-Турция-Иран с ответвлениями на: Центральную Азию-Китай и Южную Азию-Юго-Восточную Азию-Южный Китай;

строящийся международный транспортный коридор ТРАСЕКА: Восточная Европа-Черное море-Кавказ-Каспийское море-Центральная Азия.

Автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест - Минск - граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Республику Беларусь и Российскую Федерацию. Этот транспортный коридор определен Европейским союзом как высший приоритет среди трансъевропейский транспортных коридоров в связи с ключевым значением проходящих по нему товаропотоков между Востоком и Западом.

По территории Республики Казахстан проходят и формируются 3 международных транспортных коридора: ТРАСЕКА: Восточная Европа - Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море; Север - Юг: Северная Европа - страны Персидского залива через Российскую Федерацию и Иран с участием Республики Казахстан; Западная Европа - Западный Китай. Главной составляющей транспортных коридоров является современная эффективная логистическая инфраструктура, создаются крупные логистические центры: «Западные ворота» в порту Актау, «Восточные ворота» в свободной экономической зоне «Хоргос», в городах Алматы, Астане и др.

При этом транзитный характер территории ЕАЭС является источником геополитических угроз и ареной столкновения интересов глобального масштаба, в связи с чем для государств Евразийского экономического союза создание транспортно-транзитной системы геополитического уровня становится критически важным императивом безопасности.

По укрупненным прогнозам, к 2020 г. совокупный объем транзитных перевозок по территории государств-членов ЕврАзЭС может быть увеличен до 316 млн. тонн, при этом предполагается увеличение транзита третьих стран через территорию Сообщества с 2 млн. тонн до 16 млн. тонн, практически в 8 раз.

В то же время согласно экспертным оценкам, на сегодняшний день, транзитный потенциал Евразийского экономического пространства реализуется лишь наполовину, в т.ч. Республики Беларусь - на 50 %, Российской Федерации - на 68, Республики Казахстан - на 28%. Транзит через территорию России в настоящее время оценивается менее чем в 1 процент товарооборота между ЕС и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Уровень контейнерной перевалки грузов в российских морских портах составляет около 7%, что в два раза меньше, чем в мировых морских перевозках, причем две трети контейнеров обрабатывается в балтийских портах РФ.

В настоящее время в рамках ЕАЭС функционирует свыше 111 тысяч километров железнодорожных путей, 890 тысяч километров автомобильных дорог общего пользования, 110 тыc. км внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, перегрузочные комплексы морских портов в Каспийском, Азово-Черноморском, Балтийском, Северном и Дальневосточном бассейнах.

Общая протяженность таможенной границы государств-членов ЕАЭС составляет 65782, 14 км, из них приходится: на таможенную границу Республики Армения - 1254, 0 км (1, 9%), на таможенную границу Республики Беларусь - 2334, 3 км (3, 55%), на таможенную границу Республики Казахстан - 7350, 69 км (11, 17%), на таможенную границу Российской Федерации - 54843, 15 км (83, 37%). Перемещение товаров через таможенную границу ЕАЭС по состоянию на 2015 осуществляется через 432 пункта пропуска, из них российских - более 78% (рис. 4.4).

Приведенные данные свидетельствуют о том, что от состояния, обустройства и порядка функционирования российских пунктов пропуска в решающей степени зависит транзитный потенциал всего Евразийского экономического союза.

Модернизация механизма таможенного регулирования ВЭД является одним из ключевых направлений сокращения административных барьеров при проведении транзитных операций. Механизм таможенного регулирования ВЭД оказывает непосредственное влияние на пропускную способность пунктов пропуска через реализацию технологической схемы таможенного контроля на основе разделения по полосам движения и по видам транспорта, реализации технологии «зеленого коридора», применения в пунктах пропуска современных технических средств таможенного контроля и технологий предварительного информирования, межведомственного информационного взаимодействия. Неэффективность межведомственного и межгосударственного взаимодействия в пунктах пропуска, технологий таможенного контроля снижают транзитный потенциал ЕАЭС, способствуют повышению финансовых затрат участников ВЭД при пересечении государственной границы. В этой связи перед таможенными органами государств-членов ЕАЭС стоит задача оптимизации процедур таможенного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС и приведения их пропускной способности в соответствие с объемами экспортно-импортных и транзитных товаропотоков.

Основными задачами таможенных органов в пунктах пропуска через таможенную границу являются пресечение перемещения товаров, запрещенных к ввозу на таможенную территорию и контроль достоверности сведений, представляемых перевозчиками в таможенных документах, сведениям в оригинальных товаросопроводительных документах. При этом недостаточная пропускная способность пунктов пропуска, длительные и сложные процедуры контроля при пересечении границ, избыточность или дублирование контрольных операций, недостаточно эффективное применение современных технических средств и технологий организации таможенного контроля замедляют процесс пересечения таможенной границы, увеличивают стоимость перемещаемых через таможенную границу товаров и значительно снижают транзитный потенциал ЕАЭС.

Вопросы регулирования процессов таможенного контроля за транзитными операциями получили широкое отражение в рамках норм и принципов международного внешнеторгового регулирования, установленных Всемирной торговой организацией и Всемирной таможенной организацией.

Принцип свободы транзита, зафиксированный в ст. V Генерального соглашения по тарифам и торговле, устанавливает режим наибольшего благоприятствования в отношении таможенных формальностей, регламентирует порядок установления сборов, правил и экологических требований в отношении товаров, перемещаемых по международным транзитным путям, которые не должны быть более ограничительными, чем это требуется для нормального осуществления транзитных перевозок и покрытия непосредственных услуг, связанных с транзитом.

Разработанные Всемирной таможенной организацией Рамочные Стандарты безопасности и облегчения мировой торговли предусматривают необходимость построения национальных транзитных систем на основе принципов «Единого окна» (однократное представление информации о пассажирах и товарах), «одной остановки» (интегрированный государственный контроль), перевода в электронную форму межведомственного документооборота, совместного межгосударственного целевого отбора, проверки и использования стандартных наборов критериев целевого отбора для проведения таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска, взаимного признания результатов таможенного контроля.

Ключевым требованием к реализации процедур контроля за таможенным транзитом, предъявляемым Всемирной торговой организацией, Киотской конвенцией, Рабочей группой ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли является минимизация административных барьеров и автоматизация технологий контроля на основе международных стандартов.

Подготовленный в 2013 г. в рамках 11 Министерской конференции ВТО проект соглашения о мерах по упрощению процедур международной торговли предусматривает кардинальное упрощение контрольных процедур, в том числе при осуществлении транзитных операций. К основным направлениям совершенствования национальных правил регулирования таможенного транзита относятся:

установление минимального объема формальностей и требованиям к документации перевозчика, необходимых для идентификации товара и обеспечения выполнения требований, касающихся транзита, проведения максимального объема контрольных операций в момент нахождения транспортного средства в пункте пропуска через таможенную границу;

сокращение сроков проведения таможенного контроля в пунктах пропуска за счет внедрения технологии «Единого окна», максимального использования технологии предварительного информирования и ее интеграции с системой управления рисками;

сведение к минимуму случаев таможенного сопровождения транзитных товаров, за исключением транзита товаров с высокой степенью, и обеспечения транспарентности правил в данной сфере.

Реализация таможенными органами данных международных принципов, а также установленной Федеральным законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации» задачи таможенных органов России по содействию развитию транзитного потенциала осуществляется в рамках комплекса взаимосвязанных и противоречивых трансформационных процессов, ключевыми из которых являются:

существенное изменение порядка функционирования таможенных органов в связи с созданием ЕАЭС, связанное с отменой таможенного и иных видов согласованного контроля внутри границ ЕАЭС и выработкой единой таможенной, транспортной, логистической, промышленной, инфраструктурной политики в рамках создаваемого единого экономического пространства;

сокращение полномочий таможенных органов по строительству и совершенствованию объектов таможенной инфраструктуры в связи с передачей Федеральному агентству по обустройству государственной границы Российской Федерации полномочий по строительству, техническому оснащению, модернизации и повышению эффективности работы пунктов пропуска и объектов пограничной инфраструктуры России, а также общей координации деятельности подразделений государственных контрольных органов в пунктах пропуска;

сокращение числа контролирующих органов на таможенной границе Таможенного союза и усиление координирующей роли таможенных органов в организации государственного контроля в пунктах пропуска в связи с передачей полномочий по проведению в полном объеме транспортного контроля, а также санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (в документационной его части);

повышение технической и информационной оснащенности таможенных органов за счет ввода в эксплуатацию современных пунктов пропуска, предусматривающих применение современных технологических схем осуществления контроля лиц, грузов, товаров и транспортных средств, внедрения современных технических средств таможенного контроля крупногабаритных грузов (мобильных и стационарных инспекционнодосмотровых комплексов), полномасштабного внедрения в автомобильных пунктах пропуска системы обязательного предварительного информирования о перемещаемых товарах и транспортных средствах.

Приоритетыгосударственной политики России в сфере обустройства государственной границы, определенные государственной программой «Развитие внешнеэкономической деятельности», включают:

дифференцированный подход к обустройству пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и мест ее пересечения (подход к обустройству каждого ее конкретного участка, исходя из специфики регионального развития приграничных территорий, развития сопредельных территорий и требований безопасности, основанный в том числе на анализе интенсивности перемещения внешнеторговых грузов и пассажиропотоков);

создание необходимых условий для осуществления пограничного, таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска, в том числе путем установления правил режима в пунктах пропуска;

разработку и внедрение современных стандартов функционирования пунктов пропуска;

развитие международного сотрудничества в части усовершенствования управления границей и подходов к функционированию пунктов пропуска.

Вопросы сокращения сроков совершения таможенных операций в автомобильных пунктах пропуска являются ключевыми в Плане мероприятий («Дорожной карте») «Совершенствование таможенного администрирования», которой предусматривается их сокращение для автомобильных пунктов пропуска в 2013 году - до 70 минут, в 2015 - до 60 минут и к началу 2018 - для товаров, в отношении которых не выявлены риски, - до 10 минут.

Совокупность указанных разнонаправленных тенденций, несмотря на ряд позитивных сдвигов в механизме таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности, привела к возникновению комплекса существенных проблем и барьеров на пути развития транзитного потенциала ЕАЭС и эффективной интеграции государств-членов ЕАЭС в систему международных транспортных коридоров.

С учетом необходимости полномасштабного применения в рамках ЕАЭС положений Киотской конвенции, перспектив имплементации положений Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли в части процедуры таможенного транзита, ключевым направлением развития механизма таможенного регулирования ВЭД ЕАЭС становится, в первую очередь, совершенствование процедур и технологий контроля за таможенным транзитом.

Формирование единых подходов к контролю за общими для государств-членов ЕАЭС процессами таможенного контроля представляет сегодня одну из приоритетных задач, реализация которой позволит гармонизировать транзитные процедуры в рамках ЕАЭС. Полностью реализовать преимущества транзитного потенциала ЕАЭС на основе информационно-коммуникационных технологий возможно лишь при создании технологий взаимодействия между государственными органами, регулирующими внешнеэкономическую деятельность, и участниками ВЭД, получившего в международной практике название «механизм единого окна», который позволяет участникам ВЭД однократно представлять документы в стандартизованном виде через единую информационную систему в целях последующего их использования государственными контролирующими органами в соответствии с их компетенцией при проведении контроля за осуществлением внешнеэкономических операций.

Развитие данного механизма в государствах-членах ЕАЭС должно осуществляться на основе унификации государственных процедур, связанных с внешнеэкономической деятельностью, а также стандартизации документов, необходимых для ее осуществления, требуется сблизить подходы по развитию национальных механизмов «единого окна», для чего требуется:

применение терминологии и руководящих принципов по внедрению и развитию механизма «единого окна», определенные в Рекомендациях Европейской экономической комиссии ООН;

унификация состава сведений, включаемых в электронные документы, необходимых для осуществления внешнеэкономической деятельности;

определение в каждом государстве-члене ЕАЭС уполномоченного государственного органа, ответственного за реализацию национального механизма «единого окна», а также координирующего органа на уровне Евразийской экономической комиссии.

Вторым ключевым аспектом повышения транзитного потенциала ЕАЭС является совершенствования правовой регламентации процедуры таможенного транзита. Принципиальными подходами к совершенствованию положений Таможенного кодекса Таможенного союза, в соответствии с положенями соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, должны стать:

регламентация данной таможенной процедуры исключительно на наднациональном уровне Евразийской экономической комиссии;

предоставление максимальных преференций при осуществлении таможенного транзита уполномоченным экономическим операторам, в частности: исключения обязанности обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов, неприменение требований по установлению маршрута перевозки

минимизация административных форм обеспечения выполнения перевозчиком своих обязательств: обязательное информирование таможенными органами перевозчика о причинах выбора в качестве меры обеспечения таможенного сопровождения, установление возможности предоставления перевозчиком обеспечения уплаты таможенных платежей как таможенному органу отправления, так и таможенному органу назначения;

увеличение срока помещения товаров на временное хранение или под иную таможенную процедуру после завершения таможенного транзита при перевозках автомобильным транспортом, что должно позволить обеспечить размещение товара на складах временного хранения, находящихся на удалении от таможенных постов. С учетом сокращения кадровых резервов таможенных органов на размещение таможенных постов или их структурных подразделений на складах временного хранения данная мера окажет существенное положительное влияние на развитие конкурентной среды таможенно-логистических услуг, позволит исключить монополизацию услуг по временному хранению товаров;

разработка механизма совершения таможенными органами таможенных операций при таможенном декларировании товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме, предусматривающего возможность электронного обмена декларантов и таможенных органов осуществляется в режиме времени, близком к реальному, с использованием средств, обеспечивающих целостность, доступность и конфиденциальность информации.

С учетом происходящих объективных процессов унификации таможенного законодательства государств-членов ЕАЭС с таможенным законодательством ЕС третьим направлением данной работы должно стать обеспечение взаимодействия создаваемой системы с новой компьютеризированной транзитной системой стран ЕС (NCTS). Это позволит обеспечить интеграцию по международным правилам систем, как в рамках стран ЕАЭС, так и во взаимодействии с зарубежными государствами и одновременно упростить и ускорить процессы взаимодействия на основе электронного документооборота между субъектами, и обеспечить ускоренную реализацию транспортных, торговых и внешнеторговых операций.

Важнейшими инфраструктурными ограничениями транзитного потенциала России являются не соответствующее международным стандартам состояние пунктов пропуска через таможенную границу, а также приграничной таможенно-логистической инфраструктуры. Функционирование ЕАЭС и создание единого экономического пространства дают возможность с максимальной эффективностью создать благоприятные условия для участников ВЭД, реализовать транзитный и транспортный потенциал участников интеграционного объединения. Вместе с тем анализ основных характеристик участков внешних границ ЕАЭС показывает, что они имеют различную плотность сил и средств охраны, форм, способов и методов защиты и охраны участков границы, различное техническое оснащение пунктов пропуска и технологий деятельности пограничных, таможенных и иных органов государственного контроля в них, сохраняется низкая пропускная способность пунктов пропуска, их слабая оснащенность современными техническими средствами проведения пограничного, таможенного и иных видов государственного контроля.

В этой связи решение вопросов создания в рамках ЕАЭС единых транзитных коридоров требует продуманной политики в развитии таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС. В данных условиях принципиальными методическими подходами к формированию таможенно-логистической инфраструктуры должны стать:

обеспечение мультимодального характера технологий грузопереработки на объектах таможенно-логистической инфраструктуры;

нахождение объектов таможенно-логистической инфраструктуры в непосредственной близости от транспоhтных узлов;

создание многофункциональных терминальных комплексов, обеспечивающих грузонакопление, грузопереработку, краткосрочное и длительное хранение товаров, сервисное обслуживание;

обеспечение национальными таможенными органами нахождения на объектах центров таможенно-логистической обработки товаров представителей таможенных органов для проведения таможенных операций с перемещаемыми через таможенную границу ЕАЭС товарами;

функционирование в составе центров транспортно-экспедиционных компаний - провайдеров логистических услуг, осуществляющих комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание;

наличие в составе центров информационных компаний, обеспечивающих информационное сопровождение перевозочного процесса, хранения, грузопереработки, сервисного и других видов логистического обслуживания;

направленность деятельности таможенно-логистических центров на обеспечение максимального синергетического эффекта на основе установления партнерских взаимоотношений между таможенными органами и участниками транспортно-логистического процесса.

Формами координации применения данных подходах национальными таможенными администрациями государств-членов Евразийского экономического союза должны являться: содействие обмену информацией между инициаторами создания объектов таможенно-логистической инфраструктуры с целью изучения и использования положительного опыта; содействие реализации совместных проектов по созданию терминалов; обмен информацией между таможенными службами государств-членов ЕАЭС о местах размещения терминалов, графике их работы, о наличии на терминалах таможенных органов, их специализации, о наличии на терминалах или вблизи терминалов соответствующей инфраструктуры и перечне услуг, оказываемых на терминалах.

Одним из ключевых условий развития транзитного потенциала ЕАЭС, требующих комплексного решения указанных вопросов, является обеспечение «бесшовного» характера транзитных автомобильных перевозок. С учетом отсутствия прямого выхода Армении, Белоруссии и Кыргызстана к морским портам автомобильный транспорт занимает ведущее место в международных перевозках государств-членов Евразийского экономического союза. Объем перевозок через автомобильные пункты пропуска постоянно увеличивается и достиг стадии, когда ряд автомобильных пунктов пропуска не могут обеспечить своевременный пропуск товаров и транспортных средств, что приводит к образованию очередей на границе. При этом значительный объем товаров, предназначенных для российских получателей и перемещаемых в контейнерах, доставляется морским транспортом в порты граничащих с Россией стран, после чего перегружается и ввозится на территорию Российской Федерации автомобильным транспортом. Основными причинами образования очередей в пунктах пропуска являются превышение фактической пропускной способности пунктов пропуска над проектной, неравномерность прибытия транспортных средств на границу, недостаточная пропускная способность российских морских контейнерных терминалов и устаревшие технологии обработки грузов на них, низкая эффективность припортовой транспортной инфраструктуры, нереализованность проекта контейнерных железнодорожных поездов. В совокупности эти факторы дают толчок развитию инфраструктуры морских контейнерных терминалов в граничащих с Россией странах, стимулируя общее развитие экономики этих стран, в то же время являясь причиной возникновения очередей автотранспортных средств в автомобильных пунктах пропуска, в первую очередь, на границах с государствами Европейского союза, на которые приходится более половины внешнеторгового оборота России.

В этой связи повышение транзитного потенциала единой таможенной территории ЕАЭС возможно за счет увязывания в единый процесс функционирования государственных контролирующих органов в пунктах пропуска и синхронизации и совмещения контрольных процедур контролирующими органами сопредельных государств в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС.

В соответствии с правилами 3.4, 3.5 Генерального приложения к Киотской конвенции Киотской конвенцией организация совместного таможенного контроля и создание совместных пунктов пропуска для упрощения процедур контроля рассматриваются в качестве важнейших мер регулирования международной торговли. Кроме того, в соответствии с Международной конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21.10.1982 во всех случаях пересечения общей сухопутной границы заинтересованные стороны принимают, когда это возможно, необходимые меры для облегчения провоза грузов, в частности, путем организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования.

Реализация указанных международных принципов проведения таможенного контроля возможна исключительно в рамках наземных видов международных перевозок - автомобильных и железнодорожных, специфика которых заключается во взаимосвязи приграничной инфраструктуры пунктов пропуска сопредельных государств. Особое значение данный вопрос имеет и в связи со значимостью данных видов транспорта в общем объеме транзитных грузоперевозок ЕАЭС.

Вопрос совмещения в пунктах пропуска процедур контроля сопредельных государств представляет существенную сложность, поскольку даже в рамках одного государства имеется много препятствий для выработки согласованного подхода между различными контролирующими органами, и это препятствие может исходить из различных факторов: противоречия в национальном законодательстве, несогласованность процедурных вопросов, различия целей контроля, дублирование функций, необходимость применения различных схем контроля для различных видов транспорта, товаров, пересекающих границу лиц. Все это определяет высокую значимость постановки и решения научной проблемы разработки оптимальной технологической схемы взаимоувязки процессов проведения контрольных операций таможенными органами сопредельных в пунктах пропуска через государственную границу.

Принципиальной особенностью реализации данных моделей является необходимость создания соответствующей правовой базы на уровне двухсторонних межгосударственных соглашений. Практическая реализация в России проектов совместного контроля осуществлялись преимущественно в рамках двухсторонних договоренностей с государствами-членами СНГ. Так, в рамках Соглашения между Правительством Российской Федерации и Республики Казахстан о сотрудничестве и взаимопомощи в таможенных делах от 28.03.1994 предусматривалась реализация наиболее простой с организационной точки зрения является модели признания таможенного контроля, в соответствии с которой таможенные службы признавали таможенное обеспечение (пломбы, оттиски печатей, штампы) и таможенные документы друг друга, а при необходимости накладывают собственные таможенные обеспечения на перемещаемые товары. Вместе с тем модель признания таможенного контроля характеризуется рядом проблемных вопросов, связанных с разграничением процедур привлечения к ответственности при выявлении таможенных правонарушений.

Технологически более сложный алгоритм, приближенный к модели совместного таможенного контроля, был определен Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о пунктах пропуска через российско-казахстанскую государственную границу от 23.12.1998 были созданы условия для проведения совместного пограничного и таможенного контроля. Однако данным соглашением предусматривалась возможность создания условий для проведения лишь совместного пограничного и таможенного контроля и не была предусмотрена возможность проведения совместного пограничного и таможенного контроля в совместных пунктах пропуска, которые расположены на территории одного или другого государства. В связи с этим данный международный договор межведомственного характера не создал правовых инструментов для проведения совместного контроля и разработки технологической схемы контроля в совместных пунктах пропуска. Кроме того, необходимо учесть, что модель совместного контроля является наиболее сложной и труднореализуемой с организационной и правовой точки зрения, поскольку требует максимально синхронизированного по времени, технологии контроля и существенного изменения нормативно-правовой базы обоих сопредельных государств.

Последовательный контроль в минимальной степени затрагивает технологические схемы контроля сопредельных государств, однако обладает рядом существенных преимуществ над другими моделями, которые заключаются в возможности использования пункта пропуска одного государства, возможности реализации четкого алгоритма проведения таможенного, пограничного и иных видов контроля, четкого разделения ответственности сторон.

**3.2 Порядок осуществления таможенных операций с товарами, перемещаемыми через таможенную границу Евразийского экономического союза автомобильным транспортом путем внедрения «чип-кода»**

С целью проведения в системно-динамической модели комплексной оценки целесообразности размещения и прогноза эффективности функционирования как действующих, так и планируемых таможенных переходов на границе, необходимо выявить факторы, определяющие организацию таможенного дела в приграничных регионах и являющихся внешними по отношению к «юридическим» (законодательная база функционирования таможенной службы) и «таможенным» (технологии и техника таможенного оформления и контроля) факторам.

Выявленные факторы формирования и функционирования таможенной службы на границе должны лечь в основу математического аппарата такой оценки с учетом не только состояния и кумулятивного эффекта изменения отдельных факторов, но и синергетического эффекта их взаимодействия в единой динамично развивающейся системе. В процессе проведения прогнозных исследований важно не только выявить и отобрать основные факторы, определив показатели, характеризующие их и степень влияния отдельных факторов, но установить существующие взаимосвязи, которые будут учтены при применении различных методов прогнозирования: экспертной оценки, экстраполяции (логической, графической и математической), экономико-математического моделирования, системного подхода. Очевидно, что форма модели системы пограничных пунктов пропуска является структурно-функциональной. При построении оптимизационных микроэкономических моделей (в частности, транспортной задачи) на уровне решения стратегических и оперативных вопросов организации и функционирования пограничных таможенных пунктов пропуска необходимо опираться на макроэкономические модели изменения валового национального продукта, инвестиций, занятости, внешней торговли и др. На построенной модели системы пограничных переходов необходимо проведение модельных экспериментов с изменяющимися факторами и условиями функционирования, в результате чего проводится анализ направлений и диапазона изменившихся параметров модели. Безусловно, организация таможенного оформления и контроля на границе представляет собой т.н. «сложную систему», обладающую качеством эмерджентности («системный эффект»), т.е. наличием особых свойств, не присущих её элементам в условиях отсутствия между ними системообразующих связей. В этом смысле система пунктов пропуска в целом и отдельные ее элементы (как и большинство экономических объектов) не может рассматриваться как «внесистемный» элемент. И, безусловно, нецелесообразно проводить полную декомпозицию системы с «расчленением на элементы», которые будут изучаться вне взаимосвязей. Важнейший подход к формированию пограничной таможенной инфраструктуры - комплексность, т.е. формирование пространственной структуры как целостности, в которой отдельные элементы находятся в тесной взаимосвязи и взаимозависимости в процессе контроля и оформления всего внешнеэкономического товаропотока на единой таможенной территории в границах Таможенного союза.

Принципиальными требованиями к реализации схемы проведения последовательного контроля путем внедрения «чип-кода», обеспечивающими минимизацию времени проведения контроля и максимально эффективное использование кадровых ресурсов таможенных и иных контролирующих органов, являются:

осуществление контроля в рамках единого пункта пропуска, совместно используемого государственными контролирующими органами сопредельных государств в целях минимизации времени проведения контроля и совместного или поочередного использования объектов таможенной инфраструктуры;

формирование утвержденных уполномоченными органами сопредельных государств технологической схемы проведения контроля с четкой регламентацией последовательного порядка прохождения всех видов государственного контроля, фиксации начала и окончания каждого этапа контроля;

организация движения одновременно по нескольким полосам первичной проверки, с выделением одних из них для легковых автомобилей и автобусов, а других - для грузового автотранспорта;

реализация технологии «зеленого коридора» для легковых транспортных средств, которые принадлежат физическим или юридическим лицам; не сняты с учета; не являются объектом внешнеэкономических контрактов и используются исключительно для перемещения через государственную границу личных вещей граждан и товаров (не подлежащих обязательному письменному декларированию и обложению налогами).

формирование единого документа (талона контроля), обеспечивающего фиксацию результатов контроля таможенными и пограничными органами сопредельных государств.

В силу того, что по соотношению «внутренних» и «внешних» факторов, содержащая целый ряд экзогенных переменных модель является открытой, сложность самой системы усиливается взаимоотношениями с внешней средой, с ее объективными и субъективными факторами. При построении модели системы пограничных переходов приходится учитывать, что наряду с математически формализуемыми факторами (природного, технологического, социального генезиса) остается ряд неформализуемых и, соответственно, недостаточно эффективно учитываемых при математическом моделировании.

Многовариантная проблема организации и управления таможенной службы на границе может быть отнесена к категории частично структурированных проблем, т.к. не все факторы оптимизирующего процесса и связи между ними могут быть соответственно «количественно измерены» и определены «количественными зависимостями». Что делает эту проблему объектом для методов системного анализа: сочетание модельных расчетов некоторых параметров с неформализованными выводами экспертов. Таким образом, по характеру причинно-следственных связей модель системы таможенной службы на границе не может быть отнесена к категории «строго детерминистской» и при ее построении необходимо предусмотреть возможность учета случайностей и неопределенности. Полученные с помощью моделирования оптимальные решения организации таможенной службы на границе должны обладать рядом основных свойств. Прежде всего выбор решения зависит от поставленной цели моделирования: сокращение затрат средств и (или) времени при проведении таможенного оформления и контроля; рационализация транспортных потоков; повышение эффективности мероприятий, связанных с вопросами национальной безопасности; урегулирование вопросов международных и двусторонних соглашений; т.д. Во-вторых, при наличии устойчивого базиса рационального плана, т.е. заметном изменении выбранного варианта только при значимых изменениях факторов необходим «запас коэффициента безразличия» к подобным изменениям. При этом оптимальная модель должна учитывать и возможности достаточно оперативного реагирования на изменяющиеся условия (резерв мощности, возможность перераспределения потоков) при наличии взаимосвязей элементов системы. В сочетании с «истинной неопределенностью» социально-экономического (в т. ч. международного) развития, обусловленной особенностями такого развития, значительный уровень «информационной неопределенности», связанный с отсутствием устойчивого, точного и полного потока данных, может существенно снизить эффективность модели системы.

Вместе с тем, использование большого массива переменных зачастую невозможно объединить в единой модели, тем более с учетом многообразных и сложных и скрытых взаимосвязей между всеми факторами. Разработка модели системы пограничных переходов требует выявления необходимых, в зависимости от допустимого уровня аппроксимации, номенклатуры и объема информации, пределов их «генерализации». Подобная информация, наряду с характеристиками современного состояния факторов, должна включать параметры прошлого развития и прогнозных и планируемых изменений в силу того, что модель не является динамической.

Специфика условий того или иного региона одновременно это и фактор влияния на уровень функционирования пограничных пунктов пропуска и объект влияния этого функционирования. Ряд факторов не только определяют размещение пунктов пропуска, но и зависит от них. Благоприятные факторы могут усиливаться (синергетический эффект). В ряде случаев в результате негативного воздействия факторов друг на друга происходит снижение эффективности функционирования.

Использование потенциального преимущества приграничного положения, в т. ч. и посредством создания логистических мультимодальных пунктов на границе (со вспомогательным и сопутствующим инфраструктурным обеспечением) в сочетании с формированием своеобразных «таможенных городков» (по аналогии с «военными»). Реализация положений Концепции ЕАЭС - возможное развитие приграничной территории, способствующее формированию более гомогенной территориальной структуры экономики и локальных трансграничных территорий.

Пункты пропуска как потенциальные «центральные места» формирования социально-экономической структуры локалитетов в приграничных районах. Таможенная (околотаможенная) инфраструктура - заметный социально-экономическим фактор формирования и функционирования предприятий и регионов. Фокусное расположение ППП (теория центрального места). Системообразующая функция пограничных пунктов пропуска на «микроуровне приграничья»: в ситуации, при которой сказывается влияние не собственно торговли (практически все - транзит), а структур, ее обеспечивающих и контролирующих.

Процессы формирования и функционирования, «околотаможенной инфраструктуры» требуют определенных ресурсов и не могут быть проигнорированы при планировании организации работы таможенной службы на границе, тем более в условиях потенциального роста концентрации таможенного оформления.

Роль транзитеров внешнеторговых потоков у преобладающей части приграничных регионов. «Возврат» части импортных товаров - после завершения оформления во внутренних таможнях - к месту пересечения границы Таможенного Союза.

Границы ряда сопредельных стран проходят по территории различных Субъектов (Украина, Финляндия и др.) и (или) находятся в зоне отвественности разных таможенных управлений (Китай). Некоторые из субъектов Федерации выходят на границу нескольких стран (Псковская область, Республика Алтай) и в зоне ответственности Таможенных управлений также могут быть участки приграничья не только с одной страной.

Критерии оптимальности развития для региона, выражающие «стремление к максимизации благосостояния населения в рамках условий устойчивого социо-экономико-экологического развития региональной системы» - могут идти вразрез с оптимальным вариантом развития для других регионов или для страны в целом, в т. ч. и по вопросам пространственной организации таможенной службы. Лоббирование региональных интересов может вступать в противоречие с эффективностью проведения таможенного контроля и осуществления внешнеэкономической деятельности.

Не менее значимым направлением реализации транзитного потенциала ЕАЭС является совершенствование приграничной таможенно-логистической инфраструктуры. Являясь частью регионального социально-экономического комплекса, «слепком» фундаментальных пространственных характеристик внешнеэкономического комплекса страны, таможенные органы, в свою очередь, сами способны в существенной мере изменять параметры внешнеэкономического развития регионов, оказывать преобразующее воздействие на содержание сложившихся в конкретных пространственных структурах внешнеэкономических отношений. В условиях рыночных преобразований инструменты таможенного регулирования ВЭД становятся основным инструментов воздействия на социально-экономические процессы в регионе, а ключевыми направлениями является развитие экспортного потенциала, создание инфраструктуры для осуществления внешнеэкономических операций.

Институциональные, экономические, социально-политические условия создания Евразийского экономического союза на базе Таможенного союза ЕАЭС кардинальным образом отличаются от условий формирования как Европейского союза, так и других наиболее успешных интеграционных объединений мира, что связано с наличием обширного наследия теоретического исследования евразийских интеграционных процессов, реинтеграционным характером формирования Евразийского экономического союза, обусловленным необходимостью нивелирования негативных последствий распада СССР, высоким уровнем комплементарности хозяйственных комплексов государств - членов ЕАЭС, различным уровнем международных обязательств государств-участников в сфере регулирования внешнеэкономической деятельности, что определяет целесообразность развития ЕАЭС по модели традиционной интеграции при одновременном обеспечении гибкости участия в интеграционном проекте и обеспечении соблюдения международных обязательств государств - участников Евразийского экономического союза.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

По итогам исследования могут быть сделаны выводы:

. Важнейшими условиями интеграции государства в мировую

экономику и расширения спектра внешнеэкономических связей государств-членов ЕАЭС являются рациональное использование преимуществ

географического расположения, расширение границ национальных рынков,

транспортно-коммуникационной и таможенно-логистической

инфраструктуры, создание благоприятных условий для осуществления экспортно-импортных и транзитных операций. Обладая выгодным геополитическим положением и находясь на пересечении крупных международных и межрегиональных транспортных коридоров, Россия и другие государства-участники Евразийского экономического союза являются

интегрирующим звеном между двумя макрорегионами континента - Европейским союзом и Азиатско-тихоокеанским регионом, - обеспечивающим кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов.

. Транзитный потенциал единой таможенной территории ЕАЭС используется недостаточно эффективно, что во многом обусловлено недостатками механизма таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности: недостаточной пропускной способностью пунктов пропуска вследствие длительных и сложных процедур контроля при пересечении границы, избыточности и дублирования контрольных операций; отсутствием сопряженности стратегии формирования таможенно-логистической инфраструктуры в государствах-участниках Евразийского экономического союза; высокой загруженностью таможенных постов следствие реализуемой программы по сокращению численности аппарата государственных служащих и усилением требований к эффективности таможенного контроля; несоответствием реализуемой на государственном уровне стратегии контроля за транзитными операциями лучшей международной практике; ограниченным спектром применения современных методов и технологий таможенного контроля.

. Ключевыми направлениями сокращения административных барьеров при проведении экспортно-импортных и транзитных операций является совершенствование механизма таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности, в частности:

унификация стратегии развития транзитного потенциала территории Евразийского экономического союза, включающей вопросы создания единой транспортной, таможенно-логистической сети, развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-членов ЕАЭС.

развитие международного сотрудничества в области обеспечения транзита и стратегический вектор внешнеэкономической политики России на интеграцию с основным торговым партнером - Европейским союзом, - предполагающие необходимость формирования единого евразийского транзитного пространства на основе информационных технологий таможенного транзита, согласование в рамках Таможенного союза базовых параметров применения Конвенции МДП;

ускорение процедур прохождения таможенного и иных видов государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу на основе модернизации инфраструктуры пунктов пропуска через таможенную границу и совмещения контрольных операций контролирующих органов сопредельных государств

. Необходимость более эффективного использования ограниченных ресурсов таможенных органов России, концентрации таможенных органов в местах совершения наибольшего объема внешнеэкономических операций, нивелирования рисков снижения эффективности таможенного контроля в связи с высокой загруженностью должностных лиц предполагает внедрения разработанной методики определения загруженности таможенных органов,

позволяющих обеспечить объективную основу для осуществления мероприятий по оптимизации их структуры и штатной численности.

Реализация указанных подходов создаст благоприятные условия развития транзитного потенциала ЕАЭС, ускорить процессы интеграции государств-членов Евразийского экономического союза в общую европейскую транзитную систему, создаст благоприятные условия для привлечения дополнительных объемов транзитных товаропотоков.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

**I. Нормативно-правовые акты**

1. Генеральное соглашение о тарифах и торговле от 30.10.1947 //Правовая система «Гарант». - Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

2. Международная конвенция Всемирной таможенной организации от 18.05.1973 «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» (г. Киото, в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.) //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза. - Режим доступа: https://docs.eaeunion.org

3. Соглашение ВТО о мерах по упрощению процедур в торговле. Деловое руководство для развивающихся стран [Электронный ресурс] http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/AssetPDF/WTO%20Trade%20Facilitation%20Agreement\_Russian.pdf

4. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) (ред. от 16 апреля 2010 г.).

5. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 10.10.2014) //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза https://docs.eaeunion.org

6. Договор от 10.10.2014. О присоединении Республики Армения к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза https://docs.eaeunion.org

7. Договор от 23.12.2014. О присоединении Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза https://docs.eaeunion.org

8. Конституция Российской Федерации //Правовая система «Гарант». - Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

9. Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» //Правовая система «Гарант» Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

10. Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» //Правовая система «Гарант» Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

11. Постановление Правительства РФ № 429 от 21.08.2004 «Вопросы Федеральной таможенной службы» //Правовая система «Гарант». Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

12. Постановление Правительства РФ № 994 от 29.09.2012 «Об утверждении Положения о системе показателей работы таможенных органов Российской Федерации, порядке и методике их мониторинга» //Правовая система «Гарант». Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 № 2575-р «О стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» //Правовая система «Гарант». - Режим доступа: URL: http://www.garant.ru

14. Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 287 «Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка заполнения пассажирской таможенной декларации». http://www.garant.ru

15. Решение Комиссии Таможенного союза от 20 сентября 2010 г. № 378 (ред. от 1 октября 2013 г.) «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций». http://www.garant.ru

16. Решение Комиссии Таможенного союза от 8 декабря 2010 г. № 494 «Об Инструкции о порядке предоставления и использования таможенной декларации в виде электронного документа». http://www.garant.ru

17. Приказ ФТС России № 1345 от 5 июля 2012 года «Об утверждении порядка использования в рамках системы управления рисками предварительной информации о товарах, ввозимых на территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, и транспортных средствах международной перевозки, перемещающих такие товары»

18. Приказ ФТС России № 1789 от 1 сентября 2011 года «Об утверждении Технологии контроля, за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2)»

19. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы [Электронный ресурс]http://www.eurasiancommission.org/ru/docs/projects/Lists/ProjectsList/Attachments/345/4%20приложение%203.pdf

20. Решение Межгоссовета ЕврАзЭС от 25.01.2009 № 374 «О Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества». [Электронный ресурс]. - Режим доступа: URL: http://evrazes.com/docs/view/68

**II.Учебники и ученые пособия**

21. Альбеков А. У. Таможенная логистика. - СПб: Троицкий мост, 2013. - 176 с.

22. Барамзин С. В. Управление качеством таможенной деятельности: монография- М.: Изд-во Российской таможенной академии, - 2009. - 324 с.

23. Басенко А.М., Вишнякова С.В. Конвенции и соглашения, регулирующие международные перевозки. Ростов-на-Дону: РГЭУ. Т.2. 2011. - 310 с.

24. Бельянинов А.Ю., Мантусов В.Б. Интеграция стран СНГ: этапы, условия и предпосылки взаимодействия: монография. - М.: Научная книга, 2012. - 144 с.

25. Герчикова И.Н. Регулирование предпринимательской деятельности: государственное и межфирменное. М.: Консалтбанкир, 2002. - 225 с.

26. Гонсиоровская Е.Ю. Сущность и место в классификации международных объединений региональных международных объединений, ориентированных на международное экономическое сотрудничество: (на примере СНГ, ЕврАзЭС, Таможенного союза и ШОС). - М: Белый Берег, 2010. - 30 с.

27. Гупанова Ю.Е. Научно-методические рекомендации по управлению качеством таможенных услуг: научно-методическое пособие. М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2012 - 196 с.

28. Гупанова Ю.Е. Разработка системы основ управления качеством таможенных услуг: монография. М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2012. - 200 с.

29. Давидов Д. А. Финансовый центр Евразии: Монография. - М.: МАКС Пресс, 2013. - 128 с.

30. Ершов А.Д., Евдокимов Е.А., Доля А.Н. Теория и методология формирования «сервисной таможни»: монография. СПб.: С.-Петерб. Филиал РТА, 2005. - 216 с.

31. Мансуров Т.А. ЕврАзЭС - от экономического сотрудничества к единому экономическому пространству. - М.: Русраритет, 2011. - 304 с.

32. Мельничук М.В. Проблемы формирования единого экономического пространства: монография. - М.: Маркетинг, 2014 - 221 с.

33. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности. М.: Экзамен, 2011. - 768 с.

34. Оводенко А.А., Фетисов В.А. Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности: учеб. пособие СПб.: СПбГУАП., 2006. - 116 с.

35. Осипов Г.В., Садовничий В.А., Якунин В.И. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны. М.: ИСПИ РАН, 2013.

36. Сальников К.А. Декларирование товаров и транспортных средств. - СПб., 2013. - 188 с.

**III.Периодические издания**

37. Байнев В. Подходы к согласованию промышленной политики стран Таможенного союза и ЕЭП: неоиндустриализация и вертикальная интеграция //Экономист. - 2014. - № 2. - С. 56-64.

38. Байнев В. Ф. Неоиндустриализация союзного государства Беларуси и России: от конкурентно-рыночной парадигмы к интеграционной доктрине развития //Теоретическая экономика. - 2014. - № 3. - С. 30-35.

39. Бакаева О.Ю., Старкова О.А. Управление качеством таможенных услуг на современном этапе // Вестник Российской таможенной академии. 2012. № 1. С. 73-77

40. Вардомский Л.Б. Транзитная политика России в контексте регионализации постсоветского пространства // Європейський вектор економічного розвитку. 2012. № 2 (13). С. 485.

41. Вихляев А.О. Применение информационно-коммуникационных технологий в обеспечении безопасности государств - членов Евразийского экономического союза // Международное публичное и частное право. 2014. № 6. С. 23-27.

42. Волчок Ю.Г. Формирование единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества // Транспорт России. 2011. № 1 (32). С. 4-7. 201

43. Дианова В.Ю. Роль таможни - контроль или сервис? // Таможенное регулирование и таможенный контроль. № 6. 2011. С. 34-37.

44. Зиядуллаев Н. Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы //Экономист. - 2014. - № 10. - С. 70-79.

45. Зуев В. Н. Наднациональный механизм в теории интеграции //Мировая экономика и международные отношения. - 2011. - № 4. - С. 30-38.

46. Колесников Г.Г. Таможенные услуги как результат взаимодействия частного и публичного в таможенном законодательстве // Вопросы экономики и права. 2010. № 2. С. 42-47

47. Кудряшов Н., Нечай А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3. С. 92.

48. Лебедев О.Т., Терешенкова А.Ю. Таможенное дело: перспективность применение принципа декомпозиции больших систем // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 1 (44). − С. 248-252

49. Маркина О.В. Совершенствование сервисной функции таможенной службы как приоритетное направление ее развития // Учен. зап. С.-Петерб. им. В.Б. Бобкова фил. Рос. таможенной акад. 2007. № 28. С. 234-240.

50. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности. М.: Экзамен, 2011. - 768 с.

51. Новиков А.Б. Концепция «сервисной таможни» в системе административной реформы в Российской Федерации / А.Б. Новиков // Законодательство и экономика. 2006. № 10. С. 19-24.

52. Рыжова, Н. Последствия реформ внешнеэкономической деятельности для приграничных регионов России: политэкономический анализ //Вопросы экономики. - 2011. - № 12. - С. 118-138

53. Смагина В.В. Принципы индикативного государственного планирования в условиях международной интеграции // Философия хозяйства. 2014. № 3. С. 141-148

54. Терешенкова А.Ю. Организационно-экономические аспекты программ развития региональных таможенных инфраструктур // Вестник ИНЖЭКОНа. − 2010. Вып. 2 (37). − С. 315-318

55. Терешенкова А.Ю. Формирование организационно-экономического механизма управления качеством таможенных услуг. // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 5 (48). − С. 358-361

56. Тимошин В. А. Понятие государственного регулирования внешнеторговой деятельности //Административное право и процесс. - 2011. - № 3. - С. 47-50.

57. Толстая С.Б. Новации таможенного декларирования товаров по таможенному законодательству Таможенного союза // Право и экономика. - 2012. - № 2.

58. Трунина Е.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства: задачи, приоритетные направления // Современное право. 2010. № 4. С. 77-82.

59. Фомина Н.А. Государственное управление внешнеторговой деятельностью // Международное публичное и частное право. 2009. № 6. С. 38-43.

60. Хрешкова В.В. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров в Таможенном союзе ЕврАзЭС //Реформы и право. - 2011. - № 2. - С.21-25

|  |  |
| --- | --- |
| [**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) |  |