

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал  
государственного казенного образовательного учреждения  
высшего образования «Российская таможенная академия»

## **ТАМОЖЕННЫЕ ЧТЕНИЯ – 2018**

### **ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ ЕАЭС ВЗГЛЯД МОЛОДЫХ ЛИДЕРОВ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
Всероссийской молодежной  
научно-практической конференции**

**ТОМ I**

Санкт-Петербург  
2018

УДК 001.92:37  
ББК 73  
Т 18

Т 18 Таможенные чтения – 2018. Образование и наука на современном этапе развития ЕАЭС. Взгляд молодых лидеров: сборник материалов Всероссийской молодежной научно-практической конференции. В 3-х тт. том I / Под общ. ред. профессора С.Н. Гамидуллаева. СПб.: Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал РТА, 2018. 258 с.

ISBN 978-5-9590-1031-7 (т. I)  
ISBN 978-5-9590-1030-0

***Редакционная коллегия:***

*Максимов Ю.А.* – заместитель директора по научной работе, к.э.н., к.т.н., доцент

*Маслова Ж.Н.* – и.о. начальника научно-исследовательского отдела – ведущего научного сотрудника, д.филол.н., доцент

*Борисова Е.М.* – старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела, к.э.н.

*Ворона А.А.* – старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела

*Шишкина Е.И.* – главный специалист научно-исследовательского отдела

*Пасат В.А.* – научный сотрудник научно-исследовательского отдела

Материалы Всероссийской молодежной научно-практической конференции «Таможенные чтения – 2018. Образование и наука на современном этапе развития ЕАЭС. Взгляд молодых лидеров», состоявшейся в рамках «Недели науки» Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии в ноябре 2018 года.

Сборник предназначен для специалистов в области инноваций, науки, образования и таможенного дела – ученых и преподавателей, студентов, аспирантов и должностных лиц таможенных органов.

Материалы опубликованы в авторской редакции.

*Редколлегия может не разделять точку зрения авторов публикаций. Ответственность за содержание материалов несут авторы статей.*

ISBN 978-5-9590-1031-7 (т. I)  
ISBN 978-5-9590-1030-0

© Российская таможенная академия, 2018

## РАЗДЕЛ I

---

### РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

**Абрамова М.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Шаповалова М.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.т.н.

## **ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРОЩЕНИЯ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ**

На сегодняшний день технология предварительного информирования (далее – ПИ) является приоритетным направлением развития информационных технологий в таможенных органах.

Суть предварительного информирования состоит в том, что таможенные органы имеют возможность проверки и анализа информации о ввозимых товарах и транспортных средствах до их фактического ввоза на таможенную территорию Евразийского Экономического Союза (далее – ЕАЭС). Вследствие этого сокращается время таможенного оформления товаров и транспортных средств, вследствие чего увеличивается пропускная способность в пунктах пропуска.

Одним из самых сложных видов транспорта для внедрения технологии ПИ является морской. Во-первых, морская перевозка имеет ряд особенностей по сравнению с наземной логистикой, во-вторых, необходимо учитывать тот факт, что на одном судне может транспортироваться груз от многих отправителей и для многих получателей.

Для обработки предварительной информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых морским транспортом, используется комплекс программных средств (КПС) «Портал Морской порт». КПС «Портал Морской порт» обеспечивает государственным контролирующим органам (ГКО) доступ к предварительно поданной информации о судне, команде, пассажирах и грузах (товарах) для анализа и принятия решений в отношении участия представителей государственных контрольных органов в госкомиссии по контролю судна и вынесения таможенными органами предварительных решений относительно ввозимых товаров.

На рис. 1 представлена общая схема технологии предварительного информирования с использованием комплекса программных средств «Портал Морской порт».



Рисунок 1. Технология предварительного информирования на морском транспорте с применением КПС «Портал Морской Порт»

Использование в морском пункте пропуска технологии предварительного информирования позволяет провести документальный контроль без выхода должностных лиц таможенных органов на борт судна, за счет этого время совершения таможенных операций заметно сокращается.

Этапы технологии ПИ на морском транспорте:

1. Участник ВЭД формирует документы и сведения о товарах, планируемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС. После успешного формирования предварительной информации о товарах (далее – ПИТ) участник ВЭД направляет ее в единую автоматизированную информационную систему таможенных органов (ЕАИС ТО). В случае отсутствия ошибок, заинтересованному лицу в электронном виде направляется уведомление о принятии ПИТ с указанием присвоенного уникального идентификационного номера ПИТ (УИН ПИТ);

2. Перевозчик формирует предварительный пакет документов и сведений (далее – ПДС) на судно при прибытии и предоставляет его в информационную систему таможенного органа. При формировании ПДС перевозчик осуществляет привязку уже поданного ПИТ (внесение УИН ПИТ в соответствующий коносамент). Сформированный предварительный ПДС направляется в КПС «Портал Морской порт».

3. Далее осуществляется государственный контроль в отношении судна и ввезенных на территорию ЕАЭС товаров. Принятие предварительных

решений в отношении судна и товаров, оформление результатов государственного контроля. Должностное лицо таможенного органа анализирует полученный предварительный ПДС на прибытие и приступает к процессу проверки предварительного ПДС на прибытие, результаты контроля сохраняются в КПС «Портал Морской порт»;

4. При прибытии судна в порт перевозчик формирует окончательный ПДС, направляет его в КПС «Портал Морской порт»;

5. После предоставления окончательного ПДС осуществляется государственный контроль в отношении судна и ввезенных на территорию ЕАЭС товаров. Принятие окончательных решений в отношении товаров и судна, оформление результатов контроля. На основании принятых решений при государственном контроле предварительного ПДС должностное лицо таможенного органа принимает окончательные решения в отношении товаров и судна.

В качестве примера по предоставлению предварительной информации с использованием КПС «Портал Морской порт» был проведен анализ статистических данных в регионе деятельности таможенного поста Гавань Балтийской таможни в период 2016-2017 гг.

В таблице 1 представлена информация об эксплуатации КПС «Портал Морской порт» на таможенном посту Гавань Балтийской таможни за рассматриваемый период.

Таблица 1. Информация об эксплуатации КПС «Портал Морской порт» с начала 2017 года нарастающим итогом в сравнении с аналогичным периодом прошлого года

Количество поданных ПИТ		Количество поданных предварительных ПДС		Количество поданных окончательных ПДС	
2016 год	2017 год	2016 год	2017 год	2016 год	2017 год
9	218	52	230	107	441

Исходя из статистики об эксплуатации КПС «Портал Морской порт», можно сделать вывод, что в 2017 году количество поданных ПИТ и ПДС возросло в несколько раз по сравнению с 2016 годом. Это говорит о положительной тенденции роста участников ВЭД, которые применяют предварительное информирование на морском транспорте.

В таблице 2 представлены данные об оформленных судах заграничного плавания (общее количество) за период 2016-2017 гг.

Таблица 2. Данные об оформленных судах заграничного плавания  
(общее количество)

Количество судов	
2016 год	2017 год
2533	3135

Исходя из данных, представленных в таблицах, можно сделать вывод, что предоставление ПИ не является основной задачей у участников ВЭД. Анализ статистических данных позволил выявить низкий процент подачи ПИ к общему количеству судов.

Из общего количества оформленных судов в 2016 году, которое составляет 2533 единицы, за указанный период было предоставлено 52 предварительных ПДС и 107 окончательных ПДС, что составляет 2% и 4% соответственно. В 2017 году всего было оформлено 3135 судов, предоставлено 230 предварительных ПДС и 441 окончательных ПДС, то есть 7% и 14% от общего количества.

Таким образом, на сегодняшний день основной проблемой в части предварительной информации на морском транспорте является применение КПС «Портал Морской порт» участниками ВЭД на низком уровне, что в свою очередь не позволяет обеспечить полноценную работу информационного взаимодействия участников морских перевозок и совместную работу на основе принципов и механизмов «Единого окна». Также данная проблема не позволяет применять возможности КПС «Портал Морской порт» как одного из механизмов оценки уровня рисков в отношении прибывающих товаров.

Для того чтобы в значительной степени решить вопрос повышения наполняемости КПС «Портал Морской порт», необходимо установление обязательного для заинтересованных лиц (перевозчиков, морских агентов, декларантов, таможенных представителей) предварительного информирования.

Наполнение КПС «Портал Морской порт» предварительной информацией в полном объеме, позволило бы обеспечить полноценную работу информационного взаимодействия всех участников морских перевозок, эффективно и своевременно оценивать уровень риска на этапе прибытия товаров, а в конечном итоге позволило бы оптимизировать работу таможенных и иных государственных контролирующих органов в морском порту и ускорить товарооборот.

***Библиографический список:***

1. Приказ ФТС России от 19.07.2013 № 1349 (ред. от 08.07.2016) «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении

судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами».

2. Приказ Федеральной таможенной службы от 10 марта 2006 г. № 192 «Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации».

3. Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 № 975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток».



**Абросимова А.С., Савицкая К.С.**

Выборгский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»,  
студенты по специальности «Таможенное дело»

**Научный руководитель  
Коляса В.Н.**

Выборгский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»,  
старший преподаватель кафедры таможенного дела и внешнеэкономической деятельности

### **ЦЕНТРЫ ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ: ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ**

Первая электронная декларация в России появилась в 2002 году, для чего использовалась технология «ЭД-1» с помощью подсоединения к выделенному каналу связи. Данная технология подразумевала большие затраты, что значительно ограничивало количество деклараций, подаваемых таким способом. По статистике в 2008 году их число составляло не более 9% от общего объема. После появления технологии «ЭД-2», подразумевавшей обмен данными через Интернет, переход на электронное декларирование стал массовым, во многом благодаря тому, что с 2010 года осуществлять электронное таможенное декларирование получили возможность все таможенные посты [1].

В 2014 году произошел переход на обязательное таможенное декларирование товаров в электронной форме.

Бурное развитие электронного декларирования обусловило необходимость создания Центров электронного декларирования (далее - ЦЭД). ЦЭД представляют собой таможенные посты, где декларирование товаров осуществляется исключительно в электронной форме, что подразумевает удаленный выпуск товаров.

В настоящее время в РФ функционирует 12 ЦЭД-ов:

- 1) Астраханский ЦЭД
- 2) Екатеринбургский ЦЭД
- 3) Зеленоградский ЦЭД
- 4) Краснознаменский ЦЭД
- 5) Можайский ЦЭД
- 6) Московский ЦЭД
- 7) Рязанский ЦЭД
- 8) Санкт-Петербургский ЦЭД
- 9) Тверской ЦЭД
- 10) Череповецкий ЦЭД

11) Шереметьево ЦЭД

12) Щелковский ЦЭД [2].

А к 2021 году планируется функционирование 16 ЦЭД-ов [3].

На таможенном посту, как и в таможне, активно применяются технологии автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров. Это сложная аналитическая работа, заложенная в алгоритмах. Декларация поступает на таможенный пост через интернет с применением авторизованного доступа электронно-цифровой подписи. Соответственно, в эту систему допускаются только зарегистрировавшиеся участники ВЭД, аккредитованные для работы с таможенным органом. Процесс подачи и фиксация времени осуществляются автоматически, и каждое должностное лицо видит только те декларации, с которыми работает.

Вместе с декларацией подаются документы, подтверждающие полномочия лица, например, доверенность и договор таможенного представителя. В рамках технологии взаимодействия с ЦЭД-ами до момента регистрации необходимо удостовериться, что товар действительно предъявлен во внешний таможенный орган.

У внешнего таможенного органа есть 20 минут на то, чтобы подтвердить нахождение транспортного средства в зоне таможенного контроля, после чего декларацию можно зарегистрировать. Взаимодействие с участниками ВЭД — исключительно в электронном виде. В программном обеспечении формализованы все необходимые сообщения, которые отправляются декларанту.

Технология удаленного выпуска и взаимодействие с ЦЭД уже переросла стадию эксперимента и закрепились как устойчивая региональная схема таможенного декларирования и контроля.

Преимуществами ЦЭД является:

1) одним из важнейших преимуществ при работе с ЦЭД-ами является доступность для регионов. Нет существенной разницы, откуда подается декларация на товары, так как при возникновении вопросов происходит взаимодействие между инспекторами и подающими. Кроме того, ЦЭД-ы имеют очевидное преимущество, предоставляя возможность подтверждения поступления товара;

2) оперативное взаимодействие между принимающими декларации инспекторами и подающими их субъектами;

3) возможность подтверждения поступления товара;

4) скорость декларирования, которое может быть осуществлено даже в течение одного часа;

5) возможность хранить все документы, связанные с поставками на едином таможенном сервере, что также серьезно способствует ускорению процедуры таможенного оформления.

В то же время, с данной технологией подачи деклараций связаны не только преимущества, но и определенные недостатки, среди которых следует отметить:

- 1) согласование стоимости, которое не осуществляется;
- 2) высокая степень формализации документов, с которой таможенная служба борется, но на данный момент совершенно безуспешно;
- 3) не все действующие таможенные посты могут работать с центрами электронного декларирования, поскольку уходящие платежи снижают общие показатели, что чревато искусственным замедлением процедуры оформления.

Таким образом, взаимодействие ЦЭД с таможенными постами фактического контроля (далее - ТПФК), в регионе деятельности которых фактически располагаются товары, будет осуществляться с применением технологии удаленного выпуска товаров.

Исходя из того, что ЦЭД осуществляет исключительно документальный контроль без использования документов на бумажных носителях, ЦЭД может взаимодействовать с любым ТПФК, в который декларанту товаров удобно представить документы на бумажном носителе.

По мере создания ЦЭД предполагается внедрение технологии диспетчеризации декларации на товары, предусматривающей автоматическое направление поданной в информационную систему таможенных органов декларации в ЦЭД в зависимости от категории товара, вида транспорта или места налогового учета участника ВЭД. [4]

Главный вычислительный центр Федеральной таможенной службы уже проделал колоссальную работу, суть которой заключалась в распределении подаваемых деклараций на товары между региональными ЦЭД-ами.

Создание ЦЭД представляет собой громадный шаг вперед в применении инновационных технологий, получивший развитие в связи с необходимостью сокращения издержек и ускорения совершения таможенных операций для участников ВЭД. На данный момент ЦЭД стали одним из важных элементов в системе функционирования таможенных органов Российской Федерации. ЦЭД создали новые стандарты для работы таможенных органов Российской Федерации.

На данный момент становится понятно, что функционирование центров декларирования и возможность подачи деклараций в электронном виде дала даже более значительный положительный эффект, чем ожидалось.

Так, удалось не только повысить скорость выполнения операций, но также минимизировать возможности ошибок при оформлении документации. Кроме того, была обеспечена качественная защита документации, а также нанесен серьезный удар по коррупционной составляющей.

### *Библиографический список:*

1. Таможенное декларирование и предварительное информирование в электронной форме. Учебное пособие. Ю.В. Малышенко. - СПб. : ИЦ Интермедия, 2014. - 232 с.
2. Портал универсальные грузовые решения. Центр электронного декларирования (ЦЭД). Преимущества таможенного оформления в ЦЭД. URL: <http://ucsol.ru/tamozhennoe-oformlenie/tsentr-elektronnogo-deklarirovaniya> (дата обращения 24.09.2018)
3. Информационное агентство России «ТААС». К 2021 году в РФ появятся 16 центров электронного декларирования товаров. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5117211> (дата обращения 24.09.2018)
4. Научно-информационный журнал: экономические науки. Анализ процесса реорганизации системы таможенных органов России до 2020 года. №13, 30.05.2018. URL: <http://novaum.ru/public/p683>

**Аллабергенова А.В.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Афонин Д.Н.**

Санкт-Петербургский филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры технических средств таможенного контроля и криминалистики, д.м.н.

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

В данной статье рассмотрены проблемы, стоящие перед таможенными органами Российской Федерации на современном этапе развития, связанные с организацией управления таможенными рисками, предложены мероприятия по их решению, а также оценены дальнейшие перспективы развития и совершенствования системы управления рисками.

Риск – это научная категория, с которой, так или иначе, в современном мире связана любая повседневная деятельность. Для того, чтобы эта деятельность приносила положительные результаты необходимо не только грамотно оценивать риск, но и управлять им, что в настоящий момент является одной из первоочередных задач в любой сфере деятельности. Таможенное дело, где управление риском имеет государственную значимость, не составляет исключения. В соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС, таможенные органы используют систему управления рисками для выбора объектов таможенного контроля и мер по минимизации рисков [1]. В свою очередь, управление рисками в таможенной сфере представляет собой систематизированную деятельность таможенных органов по минимизации вероятности наступления событий, связанных с несоблюдением международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании, и возможного ущерба от их наступления [2]. В целом Таможенный кодекс ЕАЭС вводит принципиально новые положения, которых ранее не было в Таможенном кодексе Таможенного союза, а именно отдельную главу 50. Однако это не решает ряда имеющихся проблем, которые, несмотря на довольно длительную историю применения системы управления рисками (СУР) в таможенных органах Российской Федерации (РФ), актуальны и на настоящий момент.

На современном этапе развития таможенных органов СУР пропитывает все составляющие таможенной деятельности, совершение любых

таможенных операций как до, так и после выпуска товаров, а также в период их декларирования, хранения, перемещения по процедуре транзита и т.д. Иначе говоря, система управления рисками предполагает всесторонний анализ совокупности имеющихся рисков, их идентификацию, оценку и выработку механизмов контроля [3]. В свою очередь, это требует расширения масштаба функционирования всей СУР. В связи с этим возникает первая проблема, связанная с информационно-техническим снабжением, в частности программным обеспечением. Зачастую обработка запросов по конкретным декларациям для целей управления риском в таких программных продуктах, как, например, АИС «АИСТ-М», требует значительного времени ожидания отклика программы, так как необходимо подключение к серверу таможенного поста, в котором данная декларация была выпущена. Так уходит время, отведенное на решение важных задач, стоящих перед инспектором. То же касается и программных средств, используемых непосредственно для разработки профилей рисков, хоть на данном этапе развития и идет их существенная модернизация.

С вышеизложенными трудностями, так или иначе, связаны еще и проблемы информационного взаимодействия и электронного документооборота, так как фактически проект любого профиля риска распечатывается и согласовывается на бумажном носителе, что представляет собой огромные массивы информации, подлежащие хранению в бумажном формате. Ввиду реформирования таможенных органов в Северо-Западном таможенном управлении в центры электронного декларирования с уклоном на совершение всех операций в электронной форме, данный аспект также вызывает необходимость переоценки и расширения документооборота посредством программных продуктов, а не бумаги.

Еще одна проблема заключается в недостаточной степени автоматизации процессов. Хоть на текущий момент неформализованные профили риска практически не применяются, возможность их применения остается, и кроме того, при формировании целевого профиля риска роль должностного лица отдела, к компетенции которого относится работа с выявленным индикатором, достаточно высока, так как ему требуется грамотно обосновать разработку профиля в отношении той или иной поставки, а также применение той или иной меры по минимизации.

С точки зрения участников внешнеэкономической деятельности (участников ВЭД), проблемой является также отмена Приказа ФТС от 20 мая 2016 г. № 1000 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при реализации системы управления рисками», большая часть информации из которого перешла в разряд документов для служебного пользования. По факту же, Приказ продолжает использоваться, в связи с этим могут возникать вопросы по поводу правомерности совершения тех или иных действий должностных лиц таможенных органов, так как



декларант не сможет проверить правильность их совершения по действующему законодательству.

В свою очередь, положительным аспектом развития СУР является переход в подавляющем большинстве от статических индикаторов риска к семантическим (значения которых имеют допустимые отклонения, чувствительность и релевантность) и динамическим (значения которых меняются по результатам анализа информационных ресурсов), так как они являются более гибкими и позволяют анализировать риски с нескольких сторон. Риск совершения участниками ВЭД преступлений и правонарушений в таможенной сфере напрямую связан с обстоятельствами, которые указывают на наличие недобросовестных действий со стороны данных участников ВЭД [4]. Так как эти обстоятельства могут меняться со временем и не всегда изначально являются одинаковыми, гибкость в оценке риска и разработке мер по минимизации особенно важна. Кроме того, положительную роль играют созданные несколько лет назад базы данных, такие, как Единая база выявленных рисков, что позволяет систематизировать и изучать полученный в ходе применения СУР опыт для дальнейшей оптимизации ее функционирования. Большое значение также имеет работа по унификации стоимостных индикаторов риска в ЕАЭС, как и в целом национальных СУР, для формирования единого подхода к управлению таможенными рисками в соответствии с законодательством. Унификации в настоящее время подлежат и постоянно развивающиеся методические основы управления рисками. Необходимо отметить, что, по мнению должностных лиц таможенных органов, в плане разработки практических рекомендаций в этой сфере были достигнуты значительные результаты. Перспективы совершенствования имеет также и развитие субъектно-ориентированного подхода, в частности категорирования участников ВЭД, говоря еще конкретнее, института уполномоченного экономического оператора. Вступление в силу нового Таможенного кодекса и введение новых положений о статусе уполномоченного экономического оператора открывает большие возможности для совместной деятельности государств-членов ЕАЭС, в первую очередь, в части взаимного признания национальных уполномоченных экономических операторов. Причем данное направление развития выгодно не только таможенным органам, но и участникам ВЭД, так как реализация субъектно-ориентированного подхода в рамках применения СУР существенно сокращает количество проверочных мероприятий при декларировании товаров участниками ВЭД, ускоряет товарооборот через таможенную границу и снижает предпринимательские издержки [5].

Таким образом, перед таможенной службой Российской Федерации, как и перед таможенными службами всех государств, стоит цель – создать условия для минимизации угроз экономической и национальной безопасности государства и одновременно обеспечить всемирное содействие торговле, создать благоприятные условия для интеграции российской

экономики в международное экономическое пространство [6]. Все это невозможно без грамотной организации функционирования системы управления рисками, особенно в условиях активного реформирования и преобразования таможенных органов.

### *Библиографический список:*

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
3. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Мютте Г.Е., Кондрашова В.А. Системный анализ рисков в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации при реализации таможенных услуг. // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 18(159). С. 15.
4. Афонин Д.Н. Разработка принципов прогнозирования таможенных правонарушений и преступлений на основе динамических методов оценки экономической устойчивости участников внешнеэкономической деятельности. // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. №2. С. 21.
5. Попова Л.И. Направления совершенствования организации таможенного контроля в рамках применения системы управления рисками. // Управление инвестициями и инновациями. 2016. № 2. С. 78.
6. Афонин Д.Н. Методическое, техническое и информационное обеспечение мониторинга транспортных средств и товаров при таможенном транзите. // Моделирование, оптимизация и информационные технологии. 2017. № 4 (19). С. 36.



**Антонович К.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Куруптев Н.Б.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, декан факультета таможенного дела, старший преподаватель кафедры управления, к.э.н.

## **СРАВНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ФТС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ГТК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Экономические отношения таких стран как Российская Федерация и Республика Беларусь носят характер союзного сотрудничества, которое простирается также в политической и военной сферах. Данные государства являются членами-соучредителями таких организаций как Союзное государство, Евразийский экономический союз (далее – Союз), а также сотрудничают в рамках Организации Договора о коллективной безопасности.

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь (далее – ГТК) является правоохранительным органом, который отвечает за проведение таможенной политики, определённой Президентом, а также за охрану таможенной границы. ГТК непосредственно подчиняется Совету Министров Республики Беларусь, а в исключительных случаях, предусмотренными законодательными актами, Президенту Белоруссии.

Правовой базой деятельности ГТК является:

1. Конституция Республики Беларусь.
2. Закон Республики Беларусь от 10 января 2014 г. № 129-з «О таможенном регулировании в Республике Беларусь».
3. Таможенный кодекс ЕАЭС.
4. Положение о порядке и условиях прохождения службы в таможенных органах, которое было утверждено Президентом от 21.04.2008г. №228 «О некоторых вопросах таможенных органов».
5. Акты законодательства о государственной службе, о труде и иных актах законодательства Белоруссии.

В соответствии со ст. 8 Закона № 129-з «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» система таможенных органов следующая [1]:

1. Государственный таможенный комитет.
2. Таможни.
3. Государственные учреждения, создаваемые для обеспечения выполнения функций, возложенных на таможенные органы.

Структура ГТК Республики Беларусь состоит из руководства и аппарата ГТК, в который включаются 10 управлений, 2 самостоятельных отдела и 9 таможен [2].

Согласно п. 12 «Положения о Государственном таможенном комитете Республики Беларусь» Председатель ГТК (далее – Председатель) назначается на должность и освобождается от неё Президентом Республики Беларусь [3]. Председатель в подчинении имеет заместителей, численность которых определяется Президентом. В данный момент Председателем является Сенько Юрий Алексеевич, в подчинении которого находятся четыре заместителя, в том числе один первый, на должность которого был назначен Президентом Орловский Владимир Николаевич.

Аппарат ГТК, как было сказано выше, состоит из 10 управлений, таких как, например:

- Главное управление организации таможенного контроля, задача которого заключается в планировке работы таможенных органов в сфере таможенного контроля, а также организует взаимосвязь с другими государственными органами;
- Главное управление организации борьбы с контрабандой и посттаможенного контроля, цель которого заключается в организации специальных мероприятий, направленных на выявлении контрабанды и пресечении административных таможенных правонарушений;
- Главное управление тарифного регулирования и таможенных платежей осуществляет разработку предложений по тарифному регулированию, осуществляет контроль по исполнению разработанных мероприятий, а также контролирует перечень товаров, попадающих под действие нетарифных ограничений, таких как квотирование, лицензирование и т.д.;
- Главное управление автоматизации таможенных операций и оперативного мониторинга;
- и т.д. [4].

В подчинении у ГТК также находятся 9 таможен: Брестская, Витебская, Гомельская таможни, Гродненская региональная таможня, Таможня Минск-2, Минская центральная таможня, Минская региональная таможня, Могилевская и Оперативная таможни. А также ГТК подчиняются «Государственный институт повышения квалификации и переподготовки кадров таможенных органов Республики Беларусь» и республиканское унитарное предприятие «Белтаможсервис».

Федеральная таможенная служба Российской Федерации (далее – ФТС) – федеральный орган исполнительной власти, который осуществляет контроль, а также надзор в сфере таможенного дела. Указом Президента РФ от 09.03.2004г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» был упразднен Государственный таможенный

комитет РФ [5]. С 2004 по 2016 года ФТС была в ведении Правительства РФ и находилась в подчинении у Министерства экономического развития и торговли РФ. С 15 января 2016 года ФТС была передана в подчинение Министерству финансов РФ указом Президента.

Правовой базой ФТС России является:

1. Конституция РФ.
2. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
3. Таможенный кодекс ЕАЭС.
4. Подзаконных акты Президента РФ, Правительства России, ведомственных документов ФТС.

В соответствии с п.2 ст. 253 ФЗ № 289 «О таможенном регулировании в Российской Федерации» выделяют в порядке соподчиненности четырехуровневую систему таможенных органов [6]:

1. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по контролю и надзору в области таможенного дела.
2. Региональные таможенные управления.
3. Таможни.
4. Таможенные посты.

Центральный аппарат ФТС России состоит из главных управлений, численность которых равна восьми, а также из тринадцати управлений. На данный момент руководителем ФТС является Булавин Владимир Иванович, в подчинении которого находятся 7 заместителей, в том числе один первый, должность которого занимает Давыдов Руслан Валентинович.

Главные управления, например:

- Главное организационно-инспекторское управление, задачами которого являются контроль за деятельностью таможенных органов, инспектирование, организационное планирование и обеспечение деятельности таможенных органов;
- Главное управление информационных технологий осуществляет свою деятельность в рамках обеспечения таможенных органов необходимыми информационными технологиями, а также обеспечивает информационную безопасность;
- Главное управление организации таможенного оформления и таможенного контроля, задачами которого являются организация совершения таможенных операций, применения таможенных процедур, осуществления таможенного контроля и разработка специальных правил применения таможенного контроля;
- и т.д.

В подчинении ФТС находятся региональные таможенные управления (далее – РТУ), а также таможни непосредственного подчинения. Существует 8 РТУ в каждом федеральном округе: Центральное, Северо-западное,

Южное, Приволжское, Уральское, Сибирское, Дальневосточное, Северо-кавказское таможенные управления. Таможни непосредственного подчинения: Внуковская, Домодедовская, Шереметьевская, Центральная энергетическая, Центральная базовая таможни, Центральная таможня или Кинологический центр, Центральная акцизная, Крымская, Севастопольская, Московская областная и Калининградская областная таможни. Стоит отметить, что в ведении ФТС находятся также учреждения для обеспечения деятельности таможенных органов – Российская таможенная академия, находящаяся в Москве (Люберцы), и её филиалы в Санкт-Петербурге, Владивостоке, Ростове.

РТУ подчиняются Таможни, численность которых равна 68, а оперативных таможен – 8. Таможням подчиняются таможенные посты, которых насчитывается около 440.

Таким образом, структура организации ФТС России и ГТК Республики Беларусь имеют схожие элементы, но если сравнивать в целом, то структура ФТС более сложна по отношению к ГТК. Структура ГТК имеет трёхуровневую систему подчинения. Структура ФТС имеет четырёхуровневую систему подчинения. Также созданы специальные учреждения для обеспечения деятельности таможенных органов, которые так же находятся в подчинении ФТС. В Республике Беларусь специальные учреждения не созданы.

***Библиографический список:***

1. Закон Президента Республики Беларусь от 10.01.2014 № 129-З «О таможенном регулировании». URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/14bl0129/> (Дата обращения: 20.09.2018)
2. Таможенные органы Республики Беларусь [Электронный ресурс], - <http://www.customs.gov.by/ru> (Дата обращения: 20.09.2018)
3. «Положение о Государственном таможенном комитете Республики Беларусь». URL: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=P30800228> (Дата обращения: 20.09.2018)
4. Актуальные вопросы таможенного дела: научные труды кафедры таможенного дела. — Вып. 2. — Минск: Изд. центр БГУ, 2012. — 274 с.
5. Указ Президента РФ от 09.03.2004 № 314 (ред. от 28.09.2017) «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_46892/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_46892/) (Дата обращения: 21.09.2018)
6. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_304093/9e87965a3f32e181e2f73a08b775b4b8955e16e/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/9e87965a3f32e181e2f73a08b775b4b8955e16e/) (Дата обращения: 20.09.2018)

**Анчугова М.В., Бурсаковский А.И., Сафонова Н.Д.**  
Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты юридического факультета

**Научный руководитель  
Ронжина Н.А.**  
Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры административного и таможенного права

### **БОРЬБА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ С НЕЗАКОННЫМ ОБОРОТОМ ОБЪЕКТОВ ДИКОЙ ФЛОРЫ И ФАУНЫ**

Охрана природы относится к национальным интересам любого государства, так как считается составляющей частью экологической и общественной безопасности. Важнейшими элементами охраны природы является рациональное использование, воспроизводство и охрана природных ресурсов.

Десятки тысяч известных человечеству видов фауны и флоры в настоящее время находятся на грани исчезновения, вследствие изменения естественной среды их обитания и с каждым годом увеличивающейся в своих объемах международной торговли данными видами. Высокие цены на товары животного и растительного происхождения побуждают к осуществлению незаконной торговли, которая является весьма прибыльным бизнесом. Кроме этого, контрабанда животных и растений является порождением иных серьезных преступлений — браконьерства и коррупции. Контрабанда также связана с коррупцией в органах власти и управления, потому что данное явление содействует образованию целого ряда преступных группировок, занимающихся нелегальным оборотом биоресурсов. Объёмы нелегального перемещения животных и растений с каждым годом вырастают, и отчасти этому содействует несовершенство имеющейся нормативно-правовой базы, регулирующей порядок перемещения животных и растений.

В целях защиты количества и многообразия видов диких животных и растений, находящихся на грани исчезновения, в 1973 году по инициативе ООН (Организация Объединенных Наций) в Вашингтоне было подписано международное правительственное соглашение — Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения или, сокращенно, Конвенция СИТЕС (англ. CITES – Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora).

В июне 1993 г. с принятием Таможенного кодекса Российской Федерации, одной из важнейших задач таможенных органов стало

пресечение незаконного перемещения через таможенную границу Российской Федерации видов животных и растений, находящихся под угрозой исчезновения, их частей и дериватов.

Для реализации природоохранных задач таможенных органов решаются вопросы институциональной основы их осуществления. Так, в 1993 г. в структуре ранее действовавшего Государственного таможенного комитета России создается региональное таможенное управление по борьбе с таможенными правонарушениями, в таможнях - отделы дознания. Одновременно отделы по борьбе с контрабандой были преобразованы в отделы по борьбе с таможенными правонарушениями (ОБТП). В ОБТП выделяется направление по борьбе с контрабандой в неторговом обороте, включающее борьбу с контрабандой видов диких животных и растений, их частей и дериватов.

В 1994 г. Правительством Российской Федерации издается Постановление от 13 сентября 1994 г. № 1051 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Стороны, вытекающих из Конвенции о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, от 3 марта 1973 г.». В настоящее время данное Постановление утратило силу.

Одновременно для решения природоохранных задач привлекаются механизмы взаимной административной помощи на международном уровне. Учитывая увеличивающиеся с каждым годом масштабы нелегальной торговли редкими видами флоры и фауны, вопрос международного таможенного сотрудничества становится все более актуальным, поскольку только благодаря совместным, скоординированным действиям таможенных служб мира, информационному взаимодействию всех Сторон Конвенции СИТЕС, возможно эффективное противодействие нелегальному обороту объектов СИТЕС.

Анализ нарушений в области внешнеторгового оборота охраняемых объектов дикой флоры и фауны указывает на то, что среди основных методов незаконного перемещения объектов фауны и флоры через таможенную границу, применяемых недобросовестными участниками ВЭД, можно выделить следующие:

- перемещение диких животных и дикорастущих растений, их частей и дериватов минуя места таможенного контроля;
- перемещение объектов фауны и флоры с сокрытием от таможенного контроля;
- перемещение объектов фауны и флоры с обманным использованием документов, предназначенных для таможенных целей;
- перемещение объектов фауны и флоры без декларирования в установленном порядке;



– перемещение объектов фауны и флоры путем недостоверного декларирования.

Кроме того, анализ работы таможенных органов по выявлению и пресечению контрабанды редких видов животных и растений, их частей и дериватов показал следующее:

– в подготовке и организации контрабанды крупной партии редких видов животных и растений, их частей и дериватов принимают участие организованные группы лиц, состоящие из граждан России и граждан зарубежных стран;

– конечными покупателями и владельцами контрабандно вывозимых крупных партий редких видов животных и растений, их частей и дериватов являются граждане Китая, Вьетнама, Японии и Республики Корея;

– транспортировка от места браконьерской заготовки редких видов животных и растений, их частей и дериватов к месту контрабандного вывоза, как правило, осуществляется устойчивыми организованными группами нелегально;

По данным официального сайта ФТС России [2], за текущий период 2018 года таможенными органами Дальневосточного таможенного управления было выявлено и пресечено более 15 правонарушений, связанных с незаконным вывозом различных объектов флоры и фауны Дальнего Востока. В частности было пресечено незаконное перемещение более 9,5 кг подсушенных желез особей самца кабарги (Владивостокская таможня); трепанг (Биробиджанская таможня); бивень мамонта (Благовещенская таможня); корни дикорастущего женьшеня (Дальневосточная оперативная таможня); лесоматериалы на сумму 20,2 млн. долл. США (Благовещенская таможня); рог сайгака (Уссурийская таможня); «морской огурец» (Сахалинская таможня); желчь медведя (Владивостокская таможня); шкура амурского тигра, кости пяти особей амурского тигра, 867 медвежьих лап, медвежьи когти и желчные пузыри, хвосты и другие органы изюбра (оленья), а также десятки килограммов высушенного лягушачьего жира (Дальневосточная оперативная таможня).

Таким образом, выявление и пресечение контрабанды объектов СИТЕС в процессе деятельности таможенных органов осуществляется как в процессе таможенного оформления и контроля, так и в ходе ведения оперативно розыскной деятельности. Должностные лица таможенного органа, ответственные за ведение борьбы с контрабандой объектов СИТЕС, должны обладать максимально полной информацией, касающейся типовых схем нелегального перемещения объектов СИТЕС, основные направления и маршруты нелегального трансграничного перемещения, а также быть осведомленными о современных тенденциях в данной сфере для эффективного осуществления деятельности по выявлению и пресечению контрабанды СИТЕС. Важным элементом борьбы с нелегальным оборотом

объектов СИТЕС является взаимодействие таможенных органов с иными правоохранительными и природоохранными органами и организациями.

Проблему нелегального оборота объектов СИТЕС нельзя рассматривать с позиций одного конкретного государства. Поскольку маршруты нелегального перемещения видов флоры и фауны, находящихся под угрозой исчезновения, затрагивают десятки стран. Следовательно, решение проблемы зависит от своевременных скоординированных действий всех Сторон Конвенции и эффективного сотрудничества таможенных служб мира, в том числе в рамках ВТО/СТС.

***Библиографический список:***

1. Ляпустин С.Н., Фоменко П.В. Борьба с контрабандой объектов фауны и флоры на Дальнем Востоке России: Учебное пособие. Владивосток.: Изд-во «Апельсин», 2003. – 152с.
2. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: [http: // www.customs.ru/](http://www.customs.ru/) (дата обращения 14.09.2018).
3. Конвенция по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС) (Вашингтон, 3 марта 1973 г.).
4. Постановление от 13 сентября 1994 г. № 1051 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Стороны, вытекающих из Конвенции о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, от 3 марта 1973 г.».



**Анчугова М.В., Сафонова Н.Д.**

Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты юридического факультета

**Научный руководитель  
Ронжина Н.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б.Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры административного и таможенного права

## **ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ РАДИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВЭД**

Таможенный контроль делящихся и радиоактивных материалов осуществляется таможенными органами и имеет исключительное значение для обеспечения радиационной безопасности в нашей стране и, помимо этого, для выполнения международных обязательств в области нераспространения ядерного оружия. Обеспечение радиационной безопасности является наиважнейшей функцией государства. Данная функция связана с минимизацией экологических радиационных рисков, своевременным предупреждением возможности их возникновения. Содержание радиационных рисков связано с воздействием на окружающую среду и население ионизирующего излучения.

Выбранная тема является актуальной, так как на данный момент таможенные органы являются практически одной из главных структур, которые отвечают за радиационную безопасность абсолютно всех грузов, которые поступают в Россию из-за рубежа и вывозятся с ее территории.

Федеральным законодательством радиационная безопасность определена, как состояние защищенности настоящего и будущего поколений от вредного воздействия ионизирующего излучения [1]. Это определение несколько конкретизировано в Основных санитарных правилах обеспечения радиационной безопасности (ОСПОРБ-99). Определение дополнено тем, что радиоактивные вещества – это вещества в любом агрегатном состоянии, содержащие радионуклиды с активностью, на которые распространяются требования Норм радиационной безопасности и Основных санитарных правил обеспечения радиационной безопасности.

Характерными признаками делящихся и радиоактивных материалов (далее ДРМ) являются:

- наличие ионизирующего излучения;
- установление правил и порядка оборота данной категории товаров;
- возможность выступать в качестве предмета гражданско-правовых сделок по договорам купли-продажи либо переработки;
- отчуждаемого товара или объекта переработки;

– наличие потенциальных экологических рисков.

Самыми основными товарами, при перемещении которых участники внешнеэкономической деятельности нарушают таможенное законодательство, законодательные и нормативные правовые акты, которые в свою очередь регламентируют ядерную и радиоактивную безопасность, являются строительные материалы, минеральное сырье, руды и концентраты и потребительские товары. Ввоз товаров на территорию Российской Федерации в некоторых случаях осуществляется без наличия разрешительных документов, которые необходимы в соответствии с законодательством.

В настоящее время проблема контроля легально перемещаемых через границу ДРМ активно обсуждается на международном уровне, прежде всего в Международном агентстве по атомной энергии. Особым толчком к этому послужила опубликованная в средствах массовой информации статья о результатах проверки безопасности американских пунктов пропуска в 2005 году, когда агенты спецслужб, работающие под прикрытием, провезли через границу США радиоактивные материалы в количестве, достаточном для производства двух «грязных» бомб [2, с. 11].

Федеральная таможенная служба занимает лидирующие позиции в мире по разработке и применению технологии таможенного контроля ДРМ, перемещаемых участниками ВЭД, предполагающей использование специальных технических средств с целью идентификации ДРМ и определения их характеристик без вскрытия транспортных контейнеров, в которых эти материалы перемещаются через границу.

При проведении таможенного контроля ДРМ особенно важно использовать появившиеся в последние годы инновационные технологии, воплощенные в новых технических средствах, которые требуют и другого порядка проведения действий должностных лиц таможенных органов при своем использовании. К таможенному контролю ДРМ относятся так же разработанные по заказу ФТС России стационарные таможенные системы обнаружения ДРМ «Янтарь» различных модификаций (автомобильные, пешеходные, мобильные, железнодорожные); переносные поисковые приборы радиационного контроля, дозиметрическая аппаратура, радиометрическая и спектрометрическая аппаратура.

Технические средства ТКДРМ обязаны бесспорно, отвечать требованиям соответствующей эксплуатационной и нормативной документации, быть полностью укомплектованными, а также зарегистрированы или сертифицированы в соответствии с законодательством Российской Федерации. А безопасность их эксплуатации должна быть подтверждена санитарно-эпидемиологическими заключениями.

На пунктах пропуска системы обнаружения устанавливаются ДРМ «Янтарь», которые осуществляют радиационный контроль перемещаемых

через государственную границу товаров и транспортных средств в автоматическом режиме.

Наличие на постах эффективных радиационных мониторов – это, безусловно, необходимое, но не достаточное условие для выполнения задач, возложенных на таможенные органы. Необходима более эффективная система реагирования на несанкционированный провоз радиоактивных материалов. Таким образом, на сегодняшний день ФТС РФ создает единую национальную управляющую информационную систему, которая объединит все мониторы радиационного контроля. С помощью нее можно будет отслеживать, и контролировать ситуацию на всех российских пунктах пропуска.

К примеру, в Домодедовской таможне радиационный контроль пассажиров, их багажа, товаров и транспортных средств, как, собственно, и везде осуществляется круглые сутки силами специалистов, которые входят в состав дежурных смен. Для определения радиации таможенные работники используют стационарную аппаратуру первичного радиационного контроля (САПРК), переносные приборы для проведения дополнительного радиационного контроля (РК) и спектрометрическую аппаратуру для контроля легально перемещаемых ДРМ.

На Балтийской таможне применение технических средств радиационного контроля регламентировано специальным приказом [3], которым утверждена Процедура проведения радиационного контроля товаров и транспортных средств, содержащих ДРМ, в пропускных пунктах и на складах временного хранения в регионе деятельности Балтийской таможни.

Этот нормативный акт установил особенности контроля, связанного с пресечением незаконного перемещения ДРМ через таможенную границу таможенного союза.

Наравне с товарами, являющимися реальными источниками излучения, которые выявляются в процессе таможенного контроля, на практике фиксируется огромное количество пассажиров, прошедших курс лечения радиофармпрепаратами в медицинских учреждениях. Такие биологические объекты излучения рассматриваются как один из вариантов потенциального использования этих людей в качестве перевозчиков контрабанды ДРМ. Поэтому проводится дополнительный радиационный контроль для такой категории пассажиров по отдельной методике, включающей в себя контроль наличия медицинских документов, подтверждающих лечение, и проведение измерений, не только области больного органа, но и по всей поверхности тела.

Контроль официально перемещаемых ДРМ строится по другой схеме. В первую очередь проводится документальный контроль и первичный радиационный контроль, далее – непосредственно сам досмотр ДРМ. В рамках контроля документов проверяется, в самом начале, наличие

разрешительных документов (лицензий, разрешений Росатомнадзора, сертификатов-разрешений на перевозку ДРМ), потом досматривается конструкция транспортных контейнеров и т.д.

Таким образом, проведение таможенного контроля делящихся и радиоактивных материалов имеет исключительное значение с точки зрения обеспечения выполнения государством международных обязательств в области нераспространения ядерного оружия, обеспечения его экономической, экологической, радиационной безопасности государства и населения.

***Библиографический список:***

1. Федеральный закон от 21 ноября 1995 г. № 170-ФЗ «Об использовании атомной энергии» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Герасютина О. Контролируемый атом // Таможня, № 11, 2010.
3. Приказ Балтийской таможни от 17.05.2012 № 438 «Об утверждении Процедур проведения радиационного контроля товаров и транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».

**Афанасьева Н. В.**

Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент юридического факультета

**Научный руководитель**

**Александрова Н. С.**

Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин, к.ю.н., доцент

## **КОРРУПЦИЯ В ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ЕЙ**

Уровень коррупции в современном мире является центральным и значимым аспектом в вопросе проблемы коррупции, как на международной арене, так и в России. Россия одна из самых коррумпированных стран мира, где коррупция охватила все сферы жизни общества, в том числе и государственное управление. Так, коррупция процветает и в таможенной службе России, поэтому также не маловажно затронуть такой вопрос как способы противодействия коррупции в таможенных органах.

Понятие коррупции подробно раскрывается в ФЗ от 25.12.2008 № 273-ФЗ «О противодействии коррупции». В Уголовном кодексе РФ ст. 159, ст. 160, ст. 169, ст. 170, ст. 285, ст. 285. 2, ст. 286, ст. 289, ст. 290, ст. 291, ст. 291.2 , ст. 293 – считаются коррупционными [1]. Наиболее существенным коррупционным проявлением является получение взятки, о чем подробно свидетельствует ст. 290 действующего УК РФ.

Рассмотрим уровень коррупции в таможенных органах за 2017-2018 год.

За первое полугодие 2017 года по материалам подразделений по противодействию коррупции таможенных органов было возбуждено 298 уголовных дел. Из них по преступлениям коррупционной направленности возбуждено 91 уголовное дело в отношении 48 должностных лиц таможенных органов, а по результатам работы иных правоохранительных органов возбуждено 1 уголовное дело по преступлению коррупционной направленности в отношении 1 должностного лица таможенного органа.

Доля уголовных дел, связанных с коррупцией, инициированных на основе материалов антикоррупционных подразделений таможенных органов в общем количестве уголовных дел о коррупции, возбужденных всеми правоохранительными органами Российской Федерации в отношении должностных лиц таможенных органов, составила 98,9%.

Подразделения по противодействию коррупции в 2017 году по фактам дачи взяток выявили размер незаконных денежных вознаграждений, который достиг несколько млн. рублей. В большинстве случаев пресекались попытки дачи взяток размер, которых не превышал 20 тыс. рублей.

По результатам рассмотрения судебными органами уголовных дел, возбужденных по ранее направленным материалам, были получены сведения, что в первом полугодии 2017 года было осуждено 25 должностных лиц таможенных органов и 20 граждан, 16 из которых взяточдатели.

По инициативе подразделений по противодействию коррупции или с их участием проведена 281 проверка (служебная, функциональная, инспекторская и иные). По итогам проверок были осуществлены мероприятия по устранению причин и условий совершения выявленных нарушений, приняты меры дисциплинарного и иного характера: уволено со службы в таможенных органах 8 должностных лиц, наказано в дисциплинарном порядке – 352 должностных лица таможенных органов.

В 1 квартале 2018 года по материалам подразделений по противодействию коррупции возбуждено 55 уголовных дел. Из них по преступлениям коррупционной направленности возбуждено 33 уголовных дела (15 – в отношении 9 должностных лиц таможенных органов и 18 – в отношении 17 взяточдателей). По результатам других правоохранительных органов РФ за 1 квартал 2018 года возбуждено 4 уголовных дела по преступлениям коррупционной направленности в отношении должностных лиц таможенных органов. По данным делам проходит 4 должностных лица таможенных органов [2].

В итоге, процент уголовных дел, инициированных по сведениям подразделений по противодействию коррупции таможенных органов, в общем количестве коррупционных уголовных дел, возбужденных всеми правоохранительными органами РФ в отношении должностных лиц таможенных органов, составил 78,9%.

В выявленных преступлениях коррупционной направленности, в указанный период, преимущественными видами являются: дача взятки (ст.ст. 291, 291.2 УК РФ) – 18 уголовных дел и получение взятки (ст.ст. 290, 291.2 УК РФ) – 8 уголовных дел.

По результатам вынесенных решений судебными органами по уголовным делам, возбужденных по ранее направленным материалам, получены сведения об осуждении 21 должностного лица таможенных органов и 15 граждан, 11 из которых взяточдатели.

Подразделениями по противодействию коррупции или с их участием были проведены 132 проверки. По результатам данных проверок проведены мероприятия по устранению причин и условий совершения выявленных нарушений, приняты меры дисциплинарного и иного характера: уволено со службы в таможенных органах 4 должностных лица таможенных органов, наказано в дисциплинарном порядке – 114.

Сравнив уровень коррупции за 2017 и 2018 год в таможенных органах, можно сделать вывод, что процент уголовных дел коррупционной направленности снизился. Однако уровень коррупции в данной сфере все еще очень высокий. Последствия коррупции катастрофические для всех сфер



жизни общества, она оказывает разрушающее воздействие на власть и подрывает эффективность государственного управления.

Противодействие коррупции направлено на минимизацию ее проявления и в конечном итоге полного искоренения. Хотя последнее относится к утопическим идеям, так как коррупция берет свое начало еще с глубокой древности, с появлением государств, и прогрессирует в настоящее время. Всегда будет существовать злоупотребление властью, однако это можно минимизировать.

Согласно ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» и ФЗ № 114-ФЗ «О службе в таможенных органах Российской Федерации» [3;4] должностные лица таможенных органов обязаны:

- предоставлять начальнику таможенного органа сведения о своих доходах, имуществе, обязательствах имущественного характера, а также о доходах и имущественных обязательствах членов своей семьи (ежегодно, не позднее 30 апреля года, следующего за отчетным);
- ставить в известность начальника таможенного органа, обо всех попытках каких-либо лиц склонить его к совершению коррупционных правонарушений;
- соблюдать Кодекс этики и служебного поведения должностных лиц таможенных органов.

Руководители же структурных подразделений должны:

- следить за своевременным представлением подчиненными должностными лицами сведений о доходах, имуществе, обязательствах имущественного характера;
- создавать внутри подразделений нетерпимость к коррупционному поведению (к примеру, проводить индивидуальные беседы с работниками, допускающими нарушения служебной дисциплины, заслушивать их на собрании коллектива, снижать денежные поощрения);
- для повышения уровня правовых знаний работников в таможенных органах проводить занятия по профилактике коррупционных проявлений не реже одного раза в полугодие.

В целях профилактики коррупционных проявлений необходимо тщательно, основательно и даже педантично подходить к кадровому вопросу принятия лиц на должности в таможенные органы, разработать эффективную процедуру отбора на должности в таможенные органы. Регулярно проводить служебные проверки в таможенных органах.

Принятие мер по совершенствованию уголовно-правового законодательства и правоприменительной практики, в том числе и по повышению эффективности применения наказания к лицам, совершившим коррупционные преступления, повышение результативности и оперативности в выявлении коррумпированности в таможенных органах положительно скажется на состоянии коррупционной преступности.

Наказание за совершения данного вида преступления должно стать неотвратимым для преступника. В этой связи можно привести слова Монтескье: «Закон должен быть похож на смерть, которая никого не пощадит».

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что коррупция одна из острейших проблем в России, наносящая государству и обществу колоссальный урон. Власти активно проводят меры по противодействию коррупции в сфере таможенных органов. Об этом свидетельствует снижение процента уголовных дел по коррупционным преступлениям в данной сфере. Дальнейшее динамичное проведение и разработка новых эффективных мер по противодействию коррупционной преступности должно привести к улучшению положения в данной сфере.

***Библиографический список:***

1. «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 29.07.2018) // СПС «КонсультантПлюс».
2. Информационные материалы о результатах работы подразделений по противодействию коррупции таможенных органов Российской Федерации на сайте Федеральная таможенная служба. URL:<http://www.customs.ru/index.php>.
3. Федеральный закон «О государственной гражданской службе Российской Федерации» от 27.07.2004 № 79-ФЗ (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс».
4. Федеральный закон «О службе в таможенных органах Российской Федерации» от 21.07.1997 № 114-ФЗ (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс».



**Афони́на К.Д.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент экономического факультета

**Научный руководитель**

**Тюлина О.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры информатики и информационных таможенных технологий, к.п.н.

### **РАЗРАБОТКА WEB-СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ РИСКА НАРУШЕНИЙ ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

В статье представлено описание программного комплекса, разработанного автором для определения риска нарушения таможенного законодательства участниками внешнеэкономической деятельности. В основе комплекса лежит анализ динамических экономических показателей юридических лиц.

Риск совершения участниками ВЭД преступлений и правонарушений в таможенной сфере напрямую связан с обстоятельствами, которые указывают на наличие недобросовестных действий со стороны данных участников ВЭД [1, 2].

Целью настоящей работы являлась разработка принципов использования динамических экономических показателей для определении риска совершения преступлений и правонарушений в таможенной сфере.

Для решения поставленной задачи нами были использованы динамические экономические показатели устойчивости предприятий, предложенные М.Бенишем [3]. В основу исследования легли данные бухгалтерских балансов 100 предприятий-участников ВЭД. При этом, 50 из анализируемых участников ВЭД являлись уполномоченными экономическими операторами, которые были взяты из реестра уполномоченных экономических операторов. Одним из условий включения компаний в данный реестр является отсутствие фактов привлечения в течение одного года до обращения в таможенный орган к административной или уголовной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела. Соответственно таких участников ВЭД можно назвать «добропорядочными» в таможенной сфере.

Второй половиной проанализированных участников ВЭД являлись фирмы «нарушители», которые в рассматриваемый период были привлечены к административной или уголовной ответственности за нарушения таможенного законодательства. Как правило, данные участники ВЭД привлекались к ответственности по статье 194 УК РФ «Уклонение от уплаты

таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица» и по статье 226.1 УК РФ «Контрабанда сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, радиационных источников, ядерных материалов, огнестрельного оружия или его основных частей, взрывных устройств, боеприпасов, оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники, а также материалов и оборудования, которые могут быть использованы при создании оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники, а равно стратегически важных товаров и ресурсов или культурных ценностей либо особо ценных диких животных и водных биологических ресурсов», а также по статье КоАП РФ 14.10 «Незаконное использование средств индивидуализации товаров (работ, услуг)» и по статьям из Главы 16 КоАП РФ «Административные правонарушения в области таможенного дела (нарушение таможенных правил)».

Нами построена регрессионная модель, которая позволяет достаточно адекватно описывает проблемную область. Следовательно, ее можно использовать для прогнозирования правонарушений и преступлений в таможенной сфере на основе динамических экономических показателей, характеризующих экономическую устойчивость участников внешнеэкономической деятельности.

Разработанная регрессионная модель [4] легла в основу предложенного нами программного комплекса «Выявление риска нарушений таможенного законодательства» (Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2018619841 от 13.08.2018). Применение программного комплекса будет способствовать оперативному принятию решений должностными лицами таможенных органов при таможенного контроля.

Исходное окно программы (Рис. 1) включает в себя следующие компоненты:

- активные поля, необходимые для заполнения;
- кнопка «получить результат» для перехода в финальное окно программного средства;
- кнопка «сброс» для удаления введенных данных.

**Выявление риска нарушения таможенного законодательства**

Пожалуйста, введите данные фирмы

Название фирмы

Год регистрации

Показатели баланса	за 2018 год	за 2017 год
Дебиторская задолженность	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Выручка от продаж	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Чистая прибыль	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Себестоимость реализованной продукции	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Активы	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Оборотные активы	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Основные средства	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Коммерческие расходы	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Управленческие расходы	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Долгосрочные обязательства	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Краткосрочные обязательства	<input type="text"/>	<input type="text"/>

© К.Д.Афоница 2018

**Рисунок 1. – Исходное окно программы «Выявление риска нарушения таможенного законодательства»**

Вероятность нарушения таможенного законодательства определяется после введения следующих показателей деятельности участника ВЭД за текущий и прошлый год:

1. Дебиторская задолженность.
2. Выручка от продаж.
3. Чистая прибыль.
4. Себестоимость реализованной продукции.
5. Активы.
6. Оборотные активы.
7. Основные средства.
8. Коммерческие расходы.
9. Управленческие расходы.
10. Долгосрочные обязательства.
11. Краткосрочные обязательства.

Помимо перечисленных показателей необходимо ввести название фирмы и год ее регистрации. Для получения результата расчета необходимо нажать на кнопку «получить результат». Если необходимо удалить введенные данные, следует нажать кнопку «сброс».

В результате работы программы пользователь видит окно «Выявление риска нарушения таможенного законодательства» (Рис. 2), где отображаются результаты анализа динамических экономических показателей и риск нарушения таможенного законодательства обследуемой фирмой.

Разработанное программное средство размещено в сети Интернет и имеет свободный доступ по следующей ссылке: <http://customscontrol.ru/r/r1.php>.

Таким образом, разработанное программное средство позволяет оперативно определить потенциальных нарушителей таможенного законодательства.

#### Выявление риска нарушения таможенного законодательства

##### Промежуточные результаты

Динамика оборачиваемости дебиторской задолженности DSRI	2.222
Динамика доли маржинальной прибыли в выручке GMI	13.545
Динамика качества активов AQI	2.597
Динамика выручки SGI	0.5
Динамика доли расходов на продажу в выручке SGAI	12.085
Динамика финансового левериджа LVGI	5.606
Изменение чистой прибыли	1
Длительность существования фирмы	16 лет
M-score	1.94

Вероятность нарушения таможенного законодательства 9.964%

© К. Д. Афонина, 2018

Рисунок 2. – Итоговое окно программы «Выявление риска нарушения таможенного законодательства»

##### Библиографический список:

1. Афонин П.Н., Лямкина А.Ю. Применение стандарта ISO 31010:2009 для повышения эффективности системы управления рисками при реализации таможенных услуг // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2012. № 3 (39). С. 91.
2. Афонин П.Н., Вакулина А.А., Топкова И.А., Яргина Н.Ю. Криминологическая методика оценки таможенных правонарушений с использованием программного комплекса выявления рисков (ПК ВТР) // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. 2014. № 2-1. С. 164-166.
3. Beneish M. The detection of earning manipulation // Financial Analysts Journal. 1999. N 55 (5). pp. 24–36.
4. Афонин Д.Н. Разработка принципов прогнозирования таможенных правонарушений и преступлений на основе динамических методов оценки экономической устойчивости участников внешнеэкономической деятельности // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. № 2. С. 21-24.

**Багирова А.Ш.**

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, студент юридического факультета

**Научный руководитель**

**Раянова Э.Т**

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, доцент кафедры публичного права, к.п.н.

**ПРИОРИТЕТ ЭЛЕКТРОННОГО ТАМОЖЕННОГО  
ДЕКЛАРИРОВАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЕ ПИСЬМЕННОГО  
ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОЛЬКО В ОПРЕДЕЛЕННЫХ СЛУЧАЯХ**

В связи с глобальными изменениями, связанными с появлением информационных технологий, требуется своевременная и качественная разработка норм права, которые позволили бы нам использовать технический прогресс. Таможенным органам необходимо такое развитие, так как им приходится взаимодействовать с большим количеством субъектов таможенных правоотношений. Так, например, за I квартал 2017 года в центральный аппарат Федеральной Таможенной Службы России (ФТС России) поступило 2155 письменных обращений [1].

1 января 2018 года вступил в законную силу Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС)[2], в котором произошли существенные изменения. Одновременно с другими нововведениями интерес представляет статья 104 ТК ЕАЭС, а именно пункт 3, в котором говорится, что таможенное декларирование осуществляется в электронной форме. Декларирование же в письменной форме предусмотрено в пункте 4 этой же статьи лишь в следующих отдельных случаях:

- при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита;
- в отношении товаров для личного пользования;
- в отношении товаров, пересылаемых в международных почтовых отправлениях;
- в отношении транспортных средств международной перевозки;
- при использовании в качестве декларации на товары и транзитной декларации транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов, в том числе предусмотренных международными договорами государств-членов с третьей стороной;
- в иных случаях, определяемых Комиссией и законодательством государств-членов о таможенном регулировании в случаях, предусмотренных Комиссией.

Таким образом, проанализировав данную норму, мы можем сделать вывод, что таможенное декларирование осуществляется в электронной форме, а письменное декларирование возможно лишь в отдельных случаях.

Электронное декларирование является отличным способом модернизации таможенных органов, которое позволяет:

- не предъявлять инспектору таможенной службы документы, которые послужили основанием для заполнения декларации;
- перейти с бумажного документооборота на электронный формат;
- снизить время регистрации декларации;
- уменьшить риск ошибок, связанных с «человеческим фактором»;
- не предоставлять повторяющиеся сведения, которые можно отследить в системе контролирующих органов;
- внести изменения, связанные с формальными ошибками, в заполненной декларации до момента пока система управления рисками не запросит документы, в подтверждение заявленных сведений, а сотрудник таможни не уведомит декларанта о месте и времени таможенного досмотра.

Исходя из вышеперечисленного, основными отличиями электронного декларирования от письменного способа декларирования являются:

- удаленность декларанта от места проведения таможенного контроля;
- использование электронной цифровой подписи взамен рукописной;
- предоставление документов в электронном виде.

Следующим шагом в рассмотрении вопроса перехода на электронное декларирование является оценка эффективности работы системы, созданной для этого. Официальный сайт Федеральной таможенной службы предоставляет информацию о проценте деклараций поданных в электронной форме. В Российской Федерации 99,99 % деклараций на товары подаются в электронной форме. Таможенными органами было оформлено 2 096 230 деклараций на товары, из которых 2 095 920 поданы в электронной форме[3].

Электронное декларирование на 100 % не достижимо, так как пункт 4 статьи 104 ТК ЕАЭС оставляет возможность подачи таможенной декларации в письменной форме. Таким образом, электронные технологии в работе таможенных органов Российской Федерации работают на достойном уровне, но все же существуют некоторые проблемы, имеющие свои пути решения:

- Совершенствование информационных таможенных технологий;
- Налаживание взаимной интеграции информационных систем государств-участников ЕАЭС друг с другом;
- Обеспечение бесперебойного функционирования системы межведомственного электронного взаимодействия, которая должна стать основой для реализации механизма «единого окна»;

– Укрепление кадрового потенциала таможенных органов Российской Федерации.

На данный момент времени в таможене возрастает объем принимаемых информационных данных о перемещении товаров через границу, а компьютерные технологии в таможенной деятельности и умение пользоваться ими служащими таможенных органов являются основой функционирования современной Федеральной таможенной службы России.

Именно для этого к участникам внешнеэкономической деятельности и должностным лицам таможенных органов повышаются требования к объему знаний в сфере информационных технологий, используемых в таможенной деятельности, и к способностям владеть и применять нормативно-правовые акты в целях внешнеэкономической деятельности.

Это становится возможным в результате разработки, внедрения и массового использования новейшей компьютерной и телекоммуникационной техники на всех ступенях таможенной структуры и формированию на этой базе действенных информационно-управленческих технологий.

Действия, предпринятые Федеральной таможенной службой России, дали возможность обширно укоренить на практике электронное декларирование, а также превратить данный механизм в привычный и в целом удобный для всех причастных сторон.

Регулярное и быстрое введение многообещающих таможенных технологий вместе с правоохранительной деятельностью дает право назвать Федеральную таможенную службу одной из самых технологичных и технически снабженных служб России.

***Библиографический список:***

1. Количественные данные. URL:  
[http://reception.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=164&Itemid=57](http://reception.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=164&Itemid=57).
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL:  
[http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/).
3. Статистические данные. URL:  
[http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=25472:-----9999----4744-&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2055](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25472:-----9999----4744-&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2055).



**Байгулова А.С.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Афонин П.Н.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой технических средств таможенного контроля и криминалистики, д.т.н., доцент

### **РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА В ХОДЕ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ ТАМОЖНИ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ**

Современные таможенные технологии призваны, в первую очередь, обеспечить оптимизацию таможенной деятельности, а именно сократить временные и финансовые затраты при сохранении необходимой степени защиты экономических интересов государства и граждан от незаконного перемещения товаров через таможенную границу. Основная роль при этом отводится процессу таможенного оформления, в том числе электронному декларированию товаров. В данной статье рассмотрены проблемы развития Северо-Западного таможенного управления в контексте преобразования в электронную таможню, а также пути их решения.

Таможенный кодекс ЕАЭС (ТК ЕАЭС), статья 104 устанавливает, что таможенное декларирование осуществляется в электронной форме [1]. В общем виде электронное декларирование представляет собой процесс удаленного таможенного оформления, при котором должностное лицо таможенного органа и лицо, декларирующее товары, находятся на любом неопределенном расстоянии друг от друга и весь обмен информацией происходит посредством электронного взаимодействия. В связи с этим у таможенного органа значительно сокращается время на совершение ряда операций, а у декларанта помимо прочих преимуществ появляется возможность декларировать товары на нескольких разных таможенных постах.

На данном этапе функционирования таможенных органов Российской Федерации (РФ) применение электронного декларирования получает новый виток развития в связи с процессом реформирования, начатым принятием Приказа ФТС России от 26.06.2018 № 988 «О решении коллегии ФТС России от 29 мая 2018 года "О создании единой сети электронных таможен и центров электронного декларирования. Проблемы и пути их решения"» (Приказ).

Электронная таможня является специализированным таможенным органом, входящим в единую федеральную централизованную систему



таможенных органов и обеспечивающим реализацию задач и функций ФТС России, в том числе связанных с совершением таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме [2]. В свою очередь, Центр электронного декларирования (ЦЭД) находится в непосредственном подчинении электронной таможни и осуществляет операции исключительно в электронной форме.

Примером проводимых мероприятий может служить Уральская электронная таможня, которая начала свою работу в июле 2018 года, так как данный регион смог достичь самых высоких результатов по показателю «оформление деклараций на товары в ЦЭД» (около половины всех оформляемых в регионе деклараций). Что касается Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ), то согласно Приказу, его полномасштабное реформирование реализуется в 2019 году, однако подготовительный процесс уже идет, что нашло свое отражение в Приказе СЗТУ № 297 от 30.09.2018 «Об утверждении детального плана мероприятий по реформированию таможенных органов СЗТУ на период 2018-2020 гг.». В соответствии с Планом, в СЗТУ будет создана Северо-Западная электронная таможня, также по-новому будет организована работа Балтийской таможни, которая станет обеспечивать оформление всех морских перевозок в регионе. Под подчинением данных таможен будут созданы по одному таможенному посту – ЦЭД. Все остальные таможни региона будут преобразованы в посты фактического контроля. Данные мероприятия должны быть закончены к 2020 году, что заставляет задуматься о ряде возможных проблем. Некоторые из этих проблем отмечаются и в самом Приказе, к ним относятся следующие: состояние информационно-технического обеспечения, так как будет требоваться бесперебойная работа программных средств ЦЭД, и состояние кадрового состава, так как необходимо большое количество высококвалифицированных в сфере таможенного оформления сотрудников. Автором также был выявлен ряд проблем, требующих отдельного обсуждения. В первую очередь, следует отметить большие кадровые перестановки (по разным оценкам, данные мероприятия коснутся до четверти служащих региона): ввиду преобразования ряда таможен в таможенные посты фактического контроля многие высококвалифицированные кадры из служб таможенного оформления останутся без рабочих мест и не смогут реализовать свои навыки в новых структурных образованиях в Санкт-Петербурге ввиду необходимости переезда.

В то же время новые таможенные органы Санкт-Петербурга станут испытывать острую нехватку кадров, так как функционирование ЦЭД требует больших затрат с точки зрения качественных трудовых ресурсов в области таможенного оформления. Если говорить о трудовой составляющей, то важно также упомянуть, что ЦЭД подразумевает под собой непрерывное функционирование, ввиду чего ставится вопрос об установлении

круглосуточного режима работы, что наряду с большими объемами поступающей к инспектору информации в течение смены представляет собой серьезную нагрузку, и это также может способствовать как снижению качества работы, так и оттоку квалифицированных кадров из таможенной сферы. Большие вопросы возникают относительно функционирования системы управления рисками (СУР) в данных условиях, так как на текущий момент ЦЭД Санкт-Петербурга в большинстве выпускает декларации только участников внешнеэкономической деятельности (участников ВЭД) с низким уровнем риска. Еще одна проблема вызвана необходимостью взаимодействия с другими государственными органами, которое необходимо будет проводить в электронной форме, в то время как ряд органов исполнительной власти с информационно-технической точки зрения может оказаться неготовым к такому активному взаимодействию, что касается также и самих таможенных органов, в которых электронный документооборот зачастую ограничивается сканированием распечатанных и подписанных вручную ранее электронных документов.

Отдельный вопрос ставится относительно нормативно-правовой базы, так как общие положения о таких понятиях, как «удаленный выпуск», «автоматический выпуск», «электронное декларирование» находятся в разных нормативно-правовых документах, что вызывает определенные трудности у участников ВЭД. В настоящее время планируется создание отдельного акта, касающегося конкретно данных технологий, но пока что этот вопрос не урегулирован. Реформирование таможенных органов имеет действительно всероссийские масштабы, и одним из проблемных вопросов также является технология диспетчеризации, которая предусматривает под собой направление поступившей декларации в определенный ЦЭД в зависимости от разных критериев: товара, транспорта, участника ВЭД и др. Иначе говоря, это автоматический процесс распределения объема поступающих деклараций между несколькими ЦЭД. Данные идеи вызывают большие сомнения у многих экспертов, так как ввиду разных часовых поясов, загруженности таможенных органов, отсутствия на текущий момент качественного информационно-технического обеспечения и скорости проводимых реформ, внедрение данного процесса представляется трудно выполнимым на текущем этапе развития.

Что касается непосредственно СЗТУ, то функционирование существующего Санкт-Петербургского ЦЭД, созданного в 2012 году, на данный момент не показывает особо впечатляющих результатов. По данным СЗТУ, доля выпущенных ЦЭД деклараций с применением технологии удаленного выпуска в 2017 году составила 22%, в 2016 году данный показатель находился на уровне 24% [3]. Тем не менее, это укладывается в рамки целевого показателя, установленного Комплексной программой развития ФТС России на период до 2020 года (к 2017 году 20% зарегистрированных деклараций), однако к 2020 году этот показатель должен

достигнуть 95% [4], что кажется трудно достижимым ввиду его текущего снижения.

В целом, по мнению автора, для решения текущих проблем необходимо больше времени, чем отведено планом на реализацию данных мероприятий, в силу того, что необходимо провести большое количество организационных преобразований. Возможно, целесообразно разделить существующий план на большее количество этапов. Большое значение в решении данных проблем будет иметь работа с нормативно-правовой базой, которую необходимо привести к единому документу, и информационно-техническим снабжением, ведь для грамотной модернизации требуется участие не только должностных лиц таможенных органов, но и квалифицированных программистов и, что еще важнее, системных аналитиков. В том числе необходимо произвести корректировку работы программных средств в части их адаптации к требованиям ТК ЕАЭС, совершенствование электронного документооборота [5]. И безусловно, не стоит забывать о менталитете самих должностных лиц, которым придется привыкать работать с документами исключительно в электронной форме.

Таким образом, реформирование СЗТУ действительно важный шаг в повышении эффективности деятельности таможенных органов в целом. Он требует значительных затрат и решения большого числа проблем, но при грамотном осуществлении и последующем использовании принесет большую пользу не только государству, но участникам ВЭД.

***Библиографический список:***

7. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
8. Проект Приказа ФТС «Об утверждении Общего положения о таможене (электронной таможене)» (подготовлен ФТС России 27.04.2018). // Информационно-правовой портал Гарант.ру.
9. Официальный сайт СЗТУ. URL:<http://sztu.customs.ru/>(Дата обращения: 24.09.2018).
10. Приказ ФТС России от 27.06.2017 № 1065 «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года». // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
11. Афонин П.Н., Хрунова А.Л. Особенности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля при электронном декларировании в связи со вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. // Ученые записки Санкт-петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2018. №1 (65). С. 15

**Белова А.О.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, студентка факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Горляков П.Ю.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, заведующий кафедрой иностранных языков, к.п.н

## **РОССИЯ И КИТАЙ: СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА**

Взаимоотношений Российской Федерации с Китайской Народной Республикой несомненно можно назвать актуальными на современном этапе трансформации привычной карты торговых связей. В связи с изменением и, в некоторой степени, ухудшением политических связей между Россией и другими государствами, вектор нашей торговли развернулся на восток. Исходя из этого, начинает развиваться и сфера таможенной деятельности, которая является неотъемлемой частью любых торговых отношений. Соответственно, можно выделить цель написания последующей статьи – определение реального статуса развития таможенных отношений России и Китая. В статье также описаны последние нововведения, касающиеся упрощения процедуры таможенного оформления, и создания первой зоны свободной торговли.

Взаимоотношения Китая с Россией являются предметом для обсуждения практически по всему миру. В качестве причины для этого выступает значительный прогресс в экономических и таможенных отношениях нашей страны с главным восточным партнером, укрепление связей в таких сферах, как энергетика, внешнеэкономическая деятельность, политика, инфраструктура, внедрение достижений научно-технического прогресса и, подводя к выбранной теме, сферах таможенной деятельности и торговли. В связи с этим, соответственно, уделяется внимание развитию таможенных отношений, а в частности ускорению процедур, связанных с перемещением товаров через российско-китайскую границу.

Целью данной статьи является определение реального статуса развития таможенных отношений России и Китая. Объектом исследования является внешнеэкономические связи России в восточном направлении. Предметом – взаимоотношения в сфере таможенного дела конкретно с КНР.

Представители обоих государств в комментариях по вопросам сотрудничества официально называют российско-китайские отношения новым термином «всестороннее стратегическое партнерство» [4]. Действительно, согласно данным за последние несколько лет, в отношениях между двумя этими крупными государствами поэтапно устанавливалась

полностью доверительная обстановка. Способствовал тому ряд решенных вопросов, которые ранее считались камнем преткновения в вопросах налаживания отношений с Китаем. Например, в 2005 году была проведена демаркация российско-китайской границы, в результате чего общая протяженность границы составила более 4300 км. На этот раз Россия все же согласилась пойти на уступки и отдать часть своей территории размером в 370 кв. км в пользу китайской стороны, что было воспринято ими, как шаг навстречу новым плодотворным отношениям.

На начало 2000-х гг. также приходится период наиболее активного сотрудничества в области экономики и торговли [1], из чего в следствии вытекает и улучшение таможенного сотрудничества. Вектор торговых отношений был справедливо переориентирован на восток и, в особенности, Китай, во время российского кризиса, а из-за введения антироссийских санкций в последние годы такое направление торговых взаимоотношений можно считать единственно необходимым и выгодным. Ключевую роль в установлении экономических связей с Китаем во многом сыграло налаженное и крепкое партнерство таможенных служб государств. Между ФТС России и ГТУ КНР активно идет процесс сопряжения строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с Экономическим поясом Шелкового пути (ЭПШП), начало которому было положено еще в 2015 г. «Президент России В.В. Путин и Председатель КНР Си Цзиньпин поставили задачу по наращиванию товарооборота до 100 млрд. долларов США, а в дальнейшем до 200 млрд. долл. США» [2]. Важно помнить, что в планах лидеров обоих государств на момент зачатков сопряжения назывались именно такие числа. Это может означать вполне успешное взаимодействие в условиях общего доверия. В целях подготовки к такому объемному товаропотоку, таможенные службы обеих стран принимают все возможные меры по сокращению времени на пересечение границы и упрощению процедуры таможенного оформления. Для ускорения процедуры пересечения границы товарами и транспортными средствами, в 2017 г. был подготовлен проект по обмену информацией, полученной в результате использования инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК). Благодаря обмену результатами сканирования ИДК появилась возможность уменьшить время, которое тратится на прохождение границы, на 30%. Время на таможенное оформление грузов также предполагается уменьшить посредством существующей в отношениях Китая и России программы «Зеленый коридор». В 2015 г. в Москве состоялся шестой совместный российско-китайский обучающий семинар, на котором обсуждалась эффективность данного проекта и возможные пути его развития, которые бесспорно выведут торговое сотрудничество с Китаем на новый уровень [3]. Действительно, время на оформление китайских товаров к 2017 г. удалось сократить до сорока минут в рамках «Зеленого коридора».



Также было рассмотрено введение единых стандартов таможенного контроля и декларирования, что на практике способно сократить количество административных барьеров в ходе торговой деятельности. На пленарном заседании Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР в Российской Федерации Ли Хуэй отметил значимость сотрудничества ФТС России и ГТУ Китая для развития взаимоотношений между странами. Подобная процедура ранее длилась в два раза дольше. Еще одним шагом к укреплению сотрудничества или партнерства является создание первой российско-китайской приграничной зоны свободной торговли. Она начала свою работу в июле 2017 г. в городе Маньчжоули (Маньчжурия) и стала результатом эффективного взаимодействия ведомственных служб России и КНР.

Таким образом, подводя итог, стоит отметить, что с постепенным развитием российско-китайских отношений, несомненно наблюдается прогресс и в развитии отношений в сфере таможенного дела. Упрощая прохождение таможенных процедур, страны не только сохраняют время и позволяют за то же самое время провозить большее количество товаров, чем раньше, но и подтверждают взаимность доверия и общую уверенность двух партнеров друг в друге. В будущем России нужно будет постараться сохранить столь выгодные для себя торговые отношения и это будет основной задачей, поскольку для КНР Россия не является настолько незаменимым партнером. Возможно, этого можно будет достичь как раз-таки с помощью сотрудничества в сфере таможенного дела, привлекая внимание Китая легкостью и быстротой таможенного оформления грузов и их декларирования.

***Библиографический список:***

1. Лепа Т.П. Россия и Китай: таможенное и экономическое взаимодействие // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т.27, №1. С.64-72.
2. Сотрудничество со странами дальнего зарубежья // Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ. 21.12.2017. URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22289&Itemid=2639](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=22289&Itemid=2639) (Дата обращения: 15.09.2018).
3. Российско-китайский таможенные семинар // Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ. URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=21415:2015-07-17-13-16-29&catid=62:2011-01-24-16-54-55&Itemid=2055](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=21415:2015-07-17-13-16-29&catid=62:2011-01-24-16-54-55&Itemid=2055) (Дата обращения: 23.09.2018).
4. Wu D. Russia-China Relations Reach a New High // The Diplomat. July 7, 2017. URL: <https://thediplomat.com/2017/07/russia-china-relations-reach-a-new-high/>. (Дата обращения: 14.09.2018).

**Богданова Т.Г.**

Российская таможенная академия, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Шишкина О.В.**

Российская таможенная академия, заведующий кафедрой таможенных операций и таможенного контроля, к.э.н., доцент

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ В МОРСКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА**

Повсеместная реализация механизма предварительного информирования является одной из ключевых задач совершенствования таможенного регулирования, а также приоритетным направлением развития информационных таможенных технологий, способствует повышению пропускной способности портов, сокращению времени совершения таможенных операций и издержек участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД). В статье проанализированы проблемные вопросы, а также определены перспективные направления развития предварительного информирования на морском транспорте.

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

Цель и основные положения, связанные с представлением предварительной информации (далее – ПИ) закреплены в ст. 11 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). Так, «целью представления предварительной информации является получение таможенными органами сведений о товарах, планируемых к перемещению через таможенную границу Союза, для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля» [1].

Введение обязательного предварительного информирования в морских пунктах пропуска, ввиду особенностей географического положения, имеет важное значение для Российской Федерации и отмечено как одна из основных задач совершенствования таможенного регулирования в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [2].

В этой связи представляет интерес опыт внедрения механизма предварительного информирования на территории свободного порта Владивосток, где обязательное представление ПИ на морском транспорте введено с 1 октября 2016 года Федеральным законом от 13.07.2015 №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [3].



Состав сведений ПИ о товарах и транспортных средствах, необходимой для осуществления таможенного и иных видов государственного контроля в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток, установлен постановлением Правительства РФ от 28.09.2016 №975 и представляет собой обширный перечень информации, разграниченный в зависимости от вида таможенной процедуры и государственного контроля [4].

Постановлением Правительства РФ от 12.11.2016 №1154 определены Правила осуществления таможенными органами иных видов контроля в пунктах пропуска, расположенных на территории свободного порта Владивосток. В соответствии ними, таможенные органы обеспечивают направление ПИ о товарах и транспортных средствах, подлежащих иным видам государственного контроля, в течение 30 минут после ее получения в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти, которые, в свою очередь, в течение 1 часа после получения ПИ направляют в таможенные органы результаты анализа информации в рамках применения системы управления рисками [5].

Подача ПИ осуществляется с применением информационных систем Федеральной таможенной службы. Так, Письмом ФТС России от 26.01.2017 №09-126/03669 «О применении КПС «Портал Морской порт» доведены общая информация о системе и технические требования для ее пользователей [6].

Представление неполной и некорректной ПИ является одной из ключевых проблем. В таблицах 1 и 2 представлены данные об общем количестве товарных партий и о количестве партий, в отношении которых была представлена ПИ о товарах за первые шесть месяцев 2018 г. и за аналогичный период 2017 г.

Таблица 1. Количество товарных партий и ПИ за январь-июнь 2018 г.

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

Таблица 2. Количество товарных партий и ПИ за январь-июнь 2017 г.

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

По данным Владивостокской таможни, из 96074 товарных партий, прибывших в течение первого полугодия 2018 г., только в отношении 30642 (31,8%) подана ПИ. При этом доля информации, состав и объем которой соответствует положениям постановления Правительства РФ от 28.09.2016 №975, составила 65,6% от партий, имеющих ПИ. Низкое количество товарных партий, в отношении которых ПИ представлена, обусловлено следующими факторами:

- отсутствие законодательно предусмотренной административной ответственности перевозчиков за непредставление предварительной информации;

- недоработка функционала КПС «Портал Морской порт» или некорректное предоставление ПИ со стороны перевозчика, заключающаяся в не привязке ПИ к коносаментной партии;

- перевозчик не обладает всем перечнем необходимых сведений о каждой из партий товаров и (или) отказывается подписывать ПИ в расширенном виде (в объеме декларации на товары) своей электронной подписью и отвечать за ее содержание, особенно, в случае, если речь идет о крупных судах, на борту которых может находиться до нескольких тысяч контейнеров;

- недостаточный промежуток времени между портом погрузки и портом выгрузки, за время которого перевозчик не успевает сформировать ПИ;

- товары доставляются в адрес физических лиц, которые, в случае разовой поставки, не заинтересованы в предоставлении перевозчику ПИ (так как издержки перевозчика включаются в общую стоимость перевозки).

Основные трудности, возникающие при предварительном информировании в морских пунктах пропуска, связаны с КПС «Портал Морской порт». По мнению должностных лиц таможенных органов, работающих с Порталом, существует множество проблем с его функционированием: не очень удобный интерфейс, периодические

технические сбои, не достаточно оперативная работа службы технической поддержки и т.п.

Выявленные проблемы не позволили с 1 октября 2018 года ввести обязательное предварительное информирование о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС водным транспортом. Решением Коллегии ЕЭК от 31.07.2018 №124 срок был перенесен на 1 июля 2019 года [7].

В соответствии с Решением Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 №51 состав ПИ определен для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля. В Решении также закреплён срок предоставления ПИ: «не позднее чем за 6 часов до планируемого времени захода судна в первый порт, расположенный на территории государства - члена ЕАЭС. В случае если время перехода (буксировки) судна до его захода в первый порт, расположенный на территории государства-члена, составляет менее 6 часов, предварительная информация представляется до фактического выхода судна из порта отхода» [8].

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

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

То есть представление ПИ в таможенный орган, в случае, если в ней содержатся все необходимые сведения, избавит участника ВЭД от необходимости отдельно заполнять, например, декларацию на транспортное средство – достаточно будет представить регистрационный номер ПИ.

Таким образом, предварительная информация в морских пунктах пропуска используется для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, а также при проведении

иных видов государственного контроля. Предварительное информирование в морских пунктах пропуска регламентируется рядом нормативных правовых актов на наднациональном, национальном и ведомственном уровнях. Практика применения института предварительного информирования в морских пунктах пропуска свидетельствует о целесообразности его развития. Подробное изучение института предварительного информирования, его нормативного правового регулирования и технологических аспектов позволило выявить проблемные вопросы и направления, которые необходимо совершенствовать для его успешного функционирования.

***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/).
2. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140447/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140447/).
3. Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ (ред. от 29.12.2017) «О свободном порте Владивосток». URL: <https://rg.ru/2015/07/15/fz212-dok.html>.
4. Постановление Правительства РФ от 28.09.2016 №975 «Об определении состава сведений представляемой в таможенные органы предварительной информации о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы Евразийского экономического союза, необходимой для осуществления таможенного, транспортного, санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (надзора) в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_205327/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_205327/).
5. Постановление Правительства от 12.11.2016 № 1154 «О порядке осуществления таможенными органами санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (надзора) товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». URL: <http://www.garant.ru/prime/doc/71437442/>.
6. Письмо ФТС России от 26.01.2017 № 09-126/03669 «О применении КПС «Портал Морской порт». URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/17p03669/>.
7. Решение Коллегии ЕЭК от 31.07.2018 № 124 «О внесении изменений в некоторые решения Коллегии Евразийской экономической комиссии». URL: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01418395/clcd\\_03082018\\_124](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01418395/clcd_03082018_124).
8. Решение Коллегии ЕЭК от 10.04.2018 № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_295765/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_295765/).

**Бондаренко А.О.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Зубарев С.В.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой таможенных операций и таможенного контроля, к.э.н., доцент

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПОСЛЕ ВЫПУСКА ТОВАРОВ В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

В статье сравниваются основные положения о таможенном контроле после выпуска товаров в государствах-членах ЕАЭС. Автором проведен анализ практики организации таможенного контроля после выпуска товаров в государствах-членах ЕАЭС, даны предложения по внедрению данной практики таможенной администрацией Российской Федерации.

В условиях ускорения совершения таможенных операций и таможенного контроля смещение основной его нагрузки с этапа декларирования на этап после выпуска товаров является необходимым условием для создания благоприятной среды для осуществления международной торговли. Такая мировая тенденция стремительно превращается в эффективную практику, которая отражает значимость таможенного контроля после выпуска товаров (далее — ТКПВТ; таможенный постконтроль; постконтроль).

Данное исследование актуально тем, что ТКПВТ на сегодняшний день является одним из основных направлений деятельности таможенных администраций государств-членов ЕАЭС, реализация которого требует сравнения опыта его организации и определение общего вектора его развития в рамках функционирования ЕАЭС.

Цель исследования заключается в изучении опыта организации ТКПВТ в государствах-членах ЕАЭС и практике применения такого опыта в РФ.

ТКПВТ как институт таможенного права регламентируется как на уровне Права ЕАЭС, так и на уровне законодательств государств-членов ЕАЭС. Таможенный кодекс ЕАЭС в разделе VI определяет общие положения о проведении таможенного контроля, в том числе ТКПВТ, в ЕАЭС [1]. В связи с тем, что на уровне национальных законодательств также осуществляется регулирование данного института, существуют определенные различия в организации ТКПВТ в государствах-членах ЕАЭС. Основные различия связаны со сроком его осуществления, проведения камеральных таможенных проверок, видами выездных таможенных проверок и сроками их приостановления в соответствии с таблицей 1.

**Таблица 1.–Основные положения о ТКПВТ в государствах-членах  
ЕАЭС [2; 3; 4; 5; 6]**

Положения о ТКПВТ	Российская Федерация	Киргизия	Беларусь	Армения	Казахстан
Понятие	ТКПВТ	ТКПВТ	Таможенный постконтроль		
Срок проведения	3 года				5 лет
Срок проведения камеральной таможенной проверки	Не превышает 90 календар. дней (может быть продлен на 120)	Не ограничен			Не должен превышать 6 месяцев
Виды выездных таможенных проверок	Плановая Внеплановая Встречная внеплановая				Отсутствие плановой ВТП
Срок проведения выездной таможенной проверки	2 месяца (может быть продлен на 1 месяц)				
Срок приостановл ения выездной таможенной проверки	Не превышает 6 месяцев (может быть продлен на 3 месяца)			Не превышает 90 рабочих дней (может быть продлен до устранения основания приостановления)	Не превышает 24 месяцев

Модель таможенного постконтроля каждого государства-члена ЕАЭС имеет свои особенности и тенденции развития. Так, особенностью организации постконтроля Республики Беларусь является его правоохранительная направленность. В системе постконтроля Республики Беларусь важную роль играет таможенная проверка. По результатам деятельности таможенных органов Беларуси за 1 полугодие 2018 г. было проведено 358 камеральных проверок и 15 выездных проверок [7]. Основные виды нарушений таможенного законодательства в Республике Беларусь, выявленные на этапе постконтроля за исследуемый период, представлены в соответствии с рис. 1.



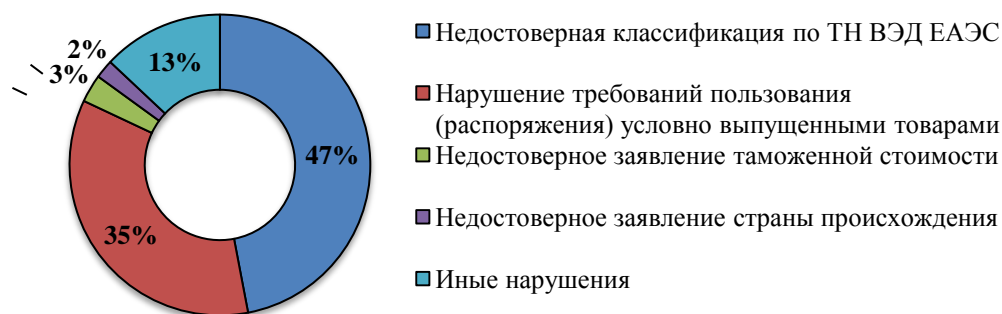


Рисунок 1.– Основные виды правонарушений, выявленных в ходе таможенных проверок в РБ за 1 полугодие 2018 года [7]

Система постконтроля Республики Армения ориентирована на эффективность контроля таможенной стоимости. Анализ данных показывает, что таможенными органами Республики Армения за 1 полугодие 2018 г. было проведено 18 таможенных проверок, проверено 143 сделки, скорректировано таможенной стоимости на сумму 78,08 млн. драм РА в соответствии с рис. 2.

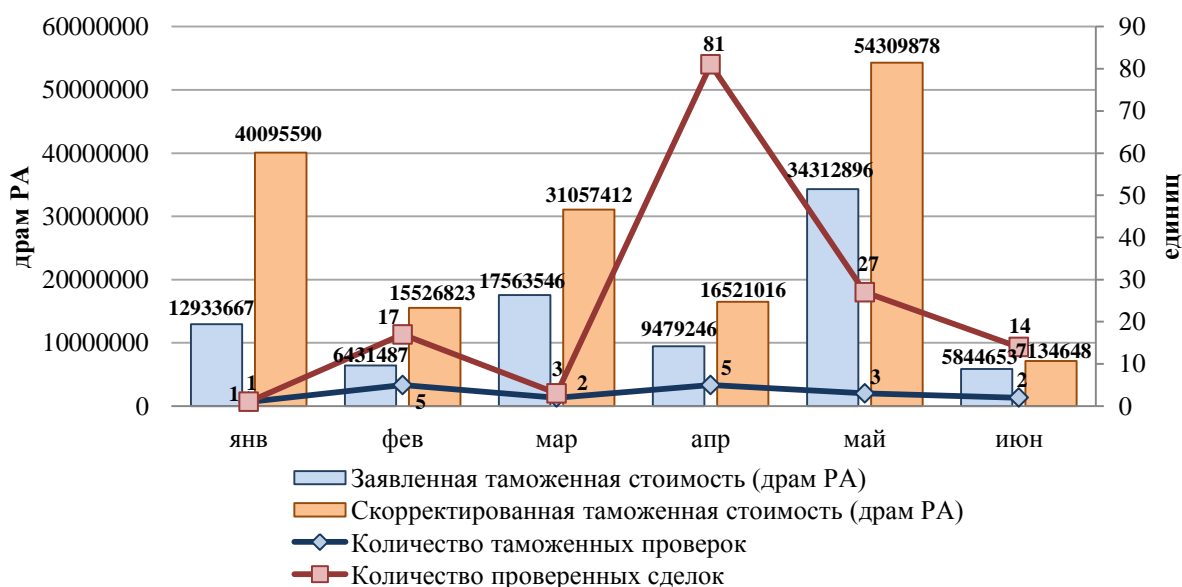


Рисунок 2.– Результаты таможенных проверок за 1 полугодие 2018 года в РА [8]

Иные тенденции развития ТКПВТ характерны для таможенной службы Республики Казахстан. Особенностью таможенной службы Казахстана является ее интеграция с налоговой службой. Такой интегрированный орган называется Комитетом государственных доходов и подчиняется Министерству Финансов. В этой связи для организации постконтроля Казахстана характерны свои особенности: с 1 апреля 2018 года введена в систему автоматизированная система таможенного и налогового администрирования, которая открывает перед таможенными органами и участниками ВЭД новые возможности в соответствии с рис. 3.





Рисунок 3.– Возможности автоматизированной системы таможенного и налогового администрирования Республики Казахстан [9]

В заключение отметим, что в РФ совершаются определенные шаги по сближению таможенной и налоговой службы (ФТС России с 15 января 2016 г. перешла в подчинение Министерства финансов) [10]. В этой связи по некоторым направлениям организации ТКПВТ наиболее перспективным является проведение совместных проверок с налоговой службой. Положительное воздействие на развитие данного направления, на наш взгляд, может оказать изучение опыта организации ТКПВТ Республики Казахстан.

#### **Библиографический список:**

1. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // СПС «Консультант Плюс».
2. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
3. Закон РБ от 10 января 2014 г. «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=H11400129&p1=1> (дата обращения: 25.09.2018).
4. Кодекс РК «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» от 26 декабря 2017 года № 123-VI ЗРК // Официальный сайт Комитета госдоходов Республики Казахстан. URL: <http://kgd.gov.kz/ru/content/kodeks-rk-o-tamozhennom-dele-v-rk> (дата обращения: 25.09.2018).
5. Закон РА от 30 декабря 2014 года «О таможенном регулировании в Республике Армения» № ЗР-241 // Официальный сайт Комитета государственных доходов Республики Армения. URL: <http://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCILEgislationRegulatingPCC> (дата обращения: 25.09.2018).

6. Закон КР от 31 декабря 2014 года № 184 «О таможенном регулировании в Кыргызской Республике» // Официальный сайт Министерства юстиции Кыргызской Республики. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/205436?cl=ru-ru> (дата обращения: 25.09.2018).

7. Результаты посттаможенного контроля // Официальный сайт Государственного таможенного комитета Республики Беларусь. URL: [http://www.customs.gov.by/ru/rezultaty\\_posttaozhenny-ru/](http://www.customs.gov.by/ru/rezultaty_posttaozhenny-ru/) (дата обращения: 25.09.2018).

8. Нарушения, выявленные в результате посттаможенного контроля // Официальный сайт Комитета государственных доходов Республики Армения. URL: <http://www.petekamutner.am/Content.aspx?itn=csCIIidentifiedViolations> (дата обращения: 25.09.2018).

9. Автоматизированная система таможенного и налогового администрирования «АСТАНА-1» // Официальный сайт Комитета госдоходов РК. URL: <http://212.154.167.54:8080/index.jsf> (дата обращения: 25.09.2018).

10. Указ Президента РФ от 15.01.2016 № 12 (ред. от 15.05.2018) «Вопросы Министерства финансов Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».

**Брагин А.П.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Афонин Д.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры товароведения и таможенной экспертизы, к.э.н., доцент

### **ПЕРЕМЕЩЕНИЕ КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОИЗОТОПНЫХ МЕТОК ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС**

В данной работе проведен анализ применения системы обнаружения делящихся и радиоактивных материалов «Янтарь» при перемещении лиц через таможенную границу ЕАЭС объектов культурных ценностей с нанесёнными на их поверхность, идентификационными метками смеси радиоактивных изотопов, создавая тем самым радиационный фон, ставя под угрозу жизнь и здоровье граждан, ущерб окружающей среде.

Вопрос, связанный с применением радиоактивных изотопных меток, путем нанесения их на поверхности культурных ценностей, необходимых в целях их идентификации и защиты лицом, перемещающим данные культурные ценности через таможенную границу ЕАЭС для личного пользования или для размещения их в конкретных учреждениях, что является довольно актуальным при изучении современной технологии нанесения идентификационных меток и маркировок на объектах культурных ценностей, которые, в свою очередь, являются не безопасными по отношению к людям и окружающей среде.

Часто при провозе данных культурных ценностей существует высокий риск срабатывания прибора, который применяется для технических средств таможенного контроля радиоактивных и делящихся материалов «Янтарь», установленный практически во всех пунктах пропуска, поскольку концентрация смесей изотопов применяемые в данных целях может нанести вред окружающей среде посредством радиоактивности.

Применение радиоизотопов для нанесения специальных меток на культурные ценности, предметы антиквариата, ценные бумаги, картины, иконы и другие объекты интеллектуальной собственности является, в первую очередь, техническим средством необходимым для того, чтобы защитить данные объекты от других подделок, а также возможность их идентификации [1].

Главный способ заключается, в нанесении изотопной маркировки или метки, которая помещена на материал данного объекта культурной ценности,

в качестве которой используют различный химический состав смеси изотопов одного или нескольких элементов. Данные изотопы имеют летучие соединения, и состав поверхности определяют с помощью микромасс-анализа.

Данные метки позволяют обеспечивать уникальность данной картины или другого объекта интеллектуальной собственности, что в свою очередь гарантирует её защиту, но при тесном, прямом контакте с людьми данные ценные изделия могут представлять опасность, создавая радиоационный фон.

При применении данных маркировок и меток, при перемещении юридических и физических лиц, срабатывает система обнаружения делящихся и радиоактивных материалов «Янтарь» [2].

Система «Янтарь» предназначена для выявления радиоактивных материалов в грузах, ручной клади, багаже, а также в транспортных средствах, перемещаемых через таможенную территорию ЕАЭС для измерения радиационного фона в зоне контроля и подачи сигналов при превышении радиационного фона, путём измерения потоков гамма и нейтронного излучения, тем самым осуществляя непрерывный мониторинга в пункте пропуска.

Система «Янтарь» состоит стойки и двух каналов радиационного гамма и нейтронного излучения, узлов обработки сигнала от данных видов излучения и датчиков, установленных внутри корпуса, которые преобразуют энергию излучения в электрические сигналы, которые обрабатываются контроллером.

Исходя из выше сказанного применение системы обнаружения делящихся и радиоактивных материалов «Янтарь» при его срабатывании на картинах других объектах культурных ценностей вызывает множество вопросов у должностных лиц таможенных органов при досмотре данных культурных ценностей, на поверхность которых нанесена радиоизотопная метка [3].

В первую очередь лицу осуществляющему вывоз культурных ценностей с радиоизотопными метками необходимо иметь на руках лицензию при импорте или экспорте отдельных видов товаров, утвержденную Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 6 ноября 2014 г. № 199 или разрешительный документ, который составлен по форме, утвержденной Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 16 мая 2012 г. № 45.

Осуществление культурных ценностей в целях личного пользования, ранее ввезенный на таможенную территорию ЕАЭС, осуществляется путем подачи пассажирской таможенной декларации, оформленной при ввозе, содержащей все идентификационные признаки о том кто распоряжается данным товаром, его материал, размеры, техника создания и другие признаки необходимые для их перемещения через таможенную границу ЕАЭС [4].

При наличии всех оснований для ввоза и вывоза данных культурных ценностей факт их опасности для окружающей среды и безопасности населения остаётся нерешённым.

Культурные ценности с изотопными метками будут представлять опасность в местах хранения: музеи, ярмарки, выставки, где всегда присутствует скопление масс людей, что не будет являться нормой радиационной безопасности.

Также данные изотопные метки могут встраиваться и наноситься в такие материалы, которые относятся к вооружению, нефтепродуктам, взрывчатка и истребители и другие объекты, которые маркируются в промышленном масштабе, что вызывает вопрос о целесообразности наносить их на бумаги и культурные ценности.

Данные изотопные добавки, в основном это порядка двух изотопов, добавляют в виде окислов редкоземельных элементов в материалы, которые требуют последующей идентификации [5].

В качестве стабильных изотопов используются следующий химический ряд веществ: углерод, кислород, сера, хром, никель, цинк, селен, германий, молибден, кадмий, вольфрам, осмий, иридий, ртуть, олово, кремний, бор, теллур, титан.

Концентрация данных изотопов разная, но при смешивании некоторых из них может быть получена метка с концентрацией превышающей допустимую, вредной для здоровья граждан при контакте с окружающей средой.

Маркировочный носитель выполнен из материала, который химически и механически устойчив, а в качестве самой смеси используют различный, случайный состав смеси стабильных изотопов одного или нескольких химических элементов приведённых выше, которые по химическому составу имеют летучие соединения, где возможность проанализировать их состав применимо посредством методом микромасс-анализа.

Для метода поверхностного микромасс-анализа используют метод лазерного микро-масс анализа с квадрупольным масс-спектрометром и времяпролетным масс-спектрометром или метод масс-спектрометрии вторичных ионов в изотопах или же метод лазерной искровой спектроскопии [6].

Для маркировки изотопами на картины могут применяться металлы или сплавы, чернила, пигменты для термопечати, лазерных и струйных принтеров, устойчивые штемпельные или масляные краски, а также в качестве изотопной метки используются рисунки, подписи лиц, штрих-коды, печати и штампы.

Существует ещё частый способ маркирования поверхности объектов культурных ценностей путем магнетронного, термического, микроплазменного распыления стабильных изотопов на поверхность.

В часто используемом варианте смеси при использовании стабильных изотопов концентрация на носителе составляет  $10^{-7}$ - $10^{-1}$  по массе.

Чувствительность этих носителей различна и изменение концентрации изотопных смесей может существенно изменять механические, химические и радиоактивные свойства метки на поверхности объекта при их соединении, к примеру, двух изотопов осмия и германия для получения изотопной метки на поверхности культурных ценностей [7].

Таким образом, до того момента, пока существует и продолжает развиваться технология нанесения на поверхность культурных ценностей радиоактивных изотопов, путем соединения различных смесей изотопов разной концентрации радиационного излучения, существует опасность радиационного воздействия на окружающую среду данных объектов культурных ценностей и возникновение множества вопросов связанных с их перемещением через таможенную границу ЕАЭС.

***Библиографический список:***

1. Афонин Д.Н. Разработка принципов прогнозирования таможенных правонарушений и преступлений на основе динамических методов оценки экономической устойчивости участников внешнеэкономической деятельности // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. № 2. С. 21-24.
2. Герасимова М.Ю., Горчакова В.С., Ларионова Н.Э. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле // Форум молодых ученых. 2017. № 6 (10). С. 541-544.
3. Афонин П.Н., Афонин Д.Н. Основы применения технических средств таможенного контроля: учебник / П.Н Афонин, Д.Н Афонин. СПб.: Российская таможенная академия, РИО Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала, 2018. 302 с.
4. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04.2015 N 30 (ред. от 13.06.2018) "О мерах нетарифного регулирования".
5. Isotopic taggant method and composition: Pat. 5760394 USA: G 01 N 33/00 / Richard P. W.; Applicant and patent holder 14551, Bodger Ave., Hawthorne, Calif, 90250.. - № 668648; Filled. 17.05.96; Date of patent. 02.06.98.
6. Apparatus for and method for marking objects, objects marked thereby and apparatus and method of reading marked objects: Pat. 6616051 B1 USA: G 06 K 19/00 / Zidon Aharon.; Applicant and patent holder (Givatayim, IL).. - N 09/605,808; Filled. 28.06.00; Date of patent. 09.09.03.
7. Способ защитной маркировки ценных бумаг, культурных ценностей и других предметов с использованием волнового или корпускулярного излучения: пат. 2355034 Рос. Федерация: МПК G 07 D 7/06 / Григорьев Г. Ю.; заявитель и патентообладатель 123182, Москва, ул. Щукинская, 12, корп.1, кв.68.. - № 2007114160/09; заявл. 17.04.07; опубл. 10.05.09, Бюл. № 13 (II ч.).



**Будкин В.О.**

Российская таможенная академия, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коротаева Н. С.**

Российская таможенная академия, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

## **ТАМОЖЕННАЯ ЗАЩИТА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

Таможенная защита интеллектуальной собственности является одной из задач по формированию цивилизованного рынка интеллектуальной собственности. Актуальность проблемы состоит в том, что в настоящее время, недостаточная защита интеллектуальной собственности приводит к потерям национального бюджета, снижению конкурентоспособности отечественных предприятий, сокращению количества рабочих мест, нанесению вреда жизни и здоровью населения, перемещению части сделок в теневой сектор, снижению инвестиционной привлекательности стран ЕАЭС. Анализ сложившейся практики 2010-2016 годов в странах Таможенного Союза и ЕАЭС показывает, что ни одна из задач таможенной защиты интеллектуальной собственности эффективно не решена. Также необходимо комплексно решать практическую задачу защиты авторов, правообладателей и производителей от незаконного использования объектов интеллектуальной собственности, а также усовершенствовать механизм защиты потребительского рынка от ввоза некачественных товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, перемещаемых через таможенную границу. Проблемы защиты интеллектуальной собственности могут быть решены только на межгосударственном уровне, в сотрудничестве со странами ЕАЭС, СНГ, ШОС и БРИКС.

Защита объектов интеллектуальной собственности – одно из важнейших направлений в работе таможенных органов Российской Федерации. Целью таможенной защиты интеллектуальной собственности является противодействие перемещению через таможенную границу контрафактных товаров и содействие развитию рынка интеллектуальной собственности как условия инновационного развития и цифровой экономики. Таможенная защита в сфере интеллектуальной собственности осуществляется органами таможенной защиты по следующим направлениям: ведение таможенного реестра ОИС (объектов интеллектуальной собственности), проведение таможенного контроля, осуществление мониторинга перемещения товаров, содержащих ОИС, выявление, предупреждение и пресечение административных правонарушений и



преступлений в сфере интеллектуальной собственности, оперативно-розыскная деятельность таможенных органов по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, межведомственное сотрудничество по вопросам таможенной защиты прав на ОИС с уполномоченными государственными органами, международное сотрудничество в области таможенной защиты прав на ОИС в рамках ЕАЭС и ВТО, защита против недобросовестной конкуренции при таможенной защите интеллектуальной собственности.[2] Законодательством РФ предусмотрена ответственность оборот контрафактной продукции, а именно административная и уголовная ответственность. В настоящее время производитель контрафакта зачастую, обеспечен производственными мощностями на уровне, сопоставимом с производствами правообладателей, что весьма затрудняет отличить подделку от оригинала без специальных знаний и аппаратуры, поэтому высокая цена на продукцию не гарантирует потребителю приобретение оригинальной продукции.

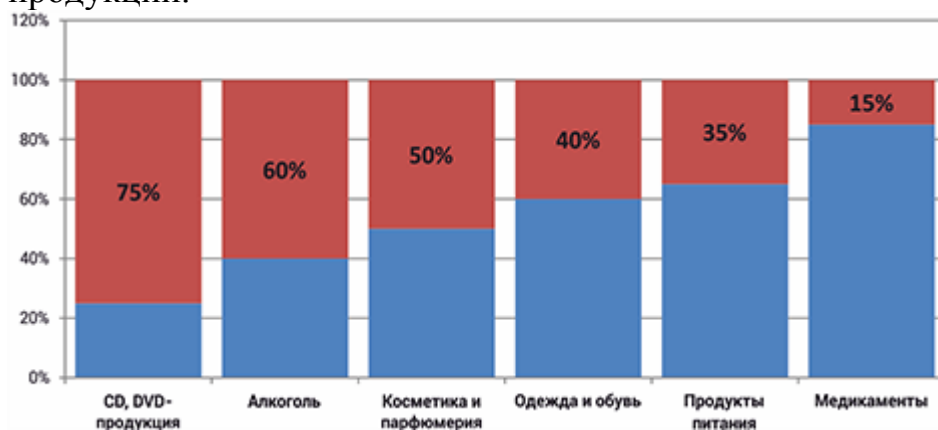


Рисунок 1. Структура мирового рынка контрафактных товаров в 2017 г. по данным ФТС

В соответствии с рис. 1 в России, так и во всем мире чаще всего подделывают CD и DVD продукцию, алкоголь, косметику, одежду и обувь, продукты питания, медицинские препараты.

Таблица 1. Основные результаты деятельности таможенных органов Российской Федерации по защите интеллектуальной собственности за 2015-2018 г.г.

Показатель (ед. измерения)	2015 г.	2016 г.	2017 г.	1 полугодие 2018 г.	Всего за отчетный период
Кол-во выявленной контрафактной продукции (млн. ед.)	18,1	20,4	10,1	11,2	59,8
Кол-во выявленной контрафактной	30	34	17	19	100

продукции (в процентах)					
Сумма предотвращенного ущерба (млрд. рублей)	3,9	7,7	1,5	4,8	17,9
Кол-во возбужденных административных дел (всего дел)	1 040	1 027	1 072	607	3746

Особое значение для защиты прав владельцев торговых марок имеет Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности, который ведет Федеральная таможенная служба.

По состоянию на 31 декабря 2017 года в таможенном реестре зарегистрировано 4 617 объектов интеллектуальной собственности, принадлежащих как зарубежным, так и российским компаниям, в том числе 4 579 товарных знаков, 32 объекта авторского права, 6 наименований мест происхождения товаров.

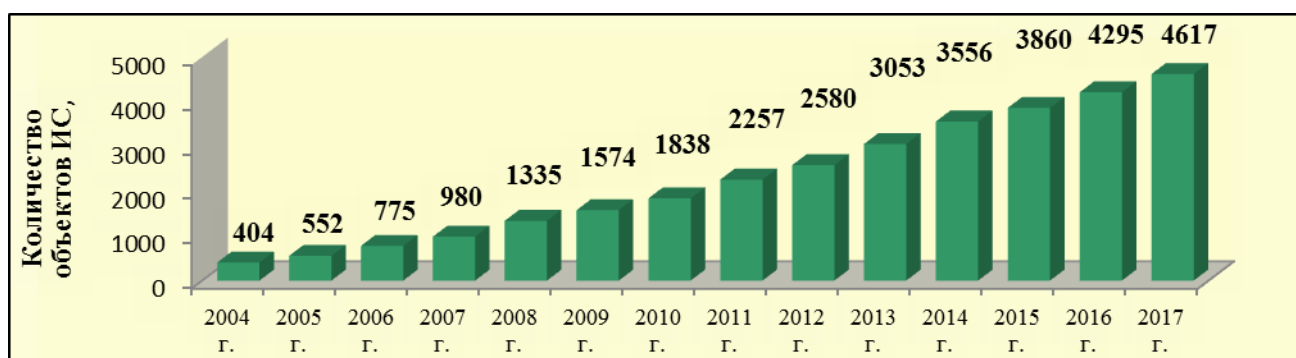


Рисунок 2. Динамика внесения объектов в Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности [3]

В соответствии со ст.124 Таможенного кодекса ЕАЭС Таможенные органы наделены правом при обнаружении признаков правонарушения приостанавливать выпуск товаров на 10 рабочих дней. В это время правообладатель должен оценить ситуацию и заявить либо не заявить о нарушении своих исключительных прав. В случае если подлинность товара не подтверждается, может быть заведено дело об административном правонарушении, а правообладателю предлагается внести свой объект интеллектуальной собственности в ТРОИС.[3]

В деятельности таможенных органов Российской Федерации в сфере защиты интеллектуальной собственности можно выделить несколько основных проблем:

- наличие национальных реестров ОИС в каждом государстве при разных подходах и процедурах их ведения.

– - недостаточная заинтересованность правообладателей в защите собственных объектов интеллектуальной собственности.

Для решения задач эффективной защиты интеллектуальной собственности, снижения оборота контрафактной продукции можно использовать накопленный положительный опыт выявления и пресечения ввоза и оборота санкционных товаров, организовать эффективную работу мобильных групп пресечению оборота контрафактной продукции, наделить их дополнительными полномочиями самостоятельно останавливать транспортные средства на определенных территориях. Гармонизировать нормативно-правовую базу, разработать межгосударственные стандарты, связанные с защитой интеллектуальной собственности средствами технического контроля, учитывая положительный опыт, ГОСТ Р 56826-2015 «Интеллектуальная собственность. Таможенная защита» [4].

### ***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза" (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
2. Утин, Г. М. Защита объектов интеллектуальной собственности методами таможенного регулирования // В сборнике: Новая наука: история становления, современное состояние, перспективы развития сборник статей международной научно-практической конференции: в 2 частях. - 2016. - С. 112-114.
3. Сведения о деятельности ФТС России Ежегодный сборник "Таможенная служба Российской Федерации". Официальный сайт Федеральной таможенной службы. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>
4. Рекомендации участников VIII Международного Форума «Инновационное развитие через рынок интеллектуальной собственности», Итоговый документ// Режим доступа: <http://rniis.ru/mezhdunarodnyj-forum/2016.html>

**Букавнёва Н. И.**

Белорусский государственный университет транспорта, студент гуманитарно-экономического факультета специальности таможенное дело

**Научный руководитель**

**Морозова О. В.**

Белорусский государственный университет транспорта, заведующий кафедрой «Таможенное дело», к.э.н., доцент

### **РЕАЛИЗАЦИЯ МЕХАНИЗМА «ЕДИНОГО ОКНА» В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА В ЕАЭС**

В настоящей статье рассмотрены направления развития механизма «единого окна» в сфере таможенного дела в Евразийском экономическом союзе как инструмента частно-государственного партнерства. Автор проанализировал существующие проблемы реализации данного механизма, а также предложил эффективные пути их решения. Предложен метод финансирования проекта с учетом зарубежного опыта на примере системы единого окна Сингапура.

Современные жесткие условия конкуренции в международном бизнес-сообществе требуют развития и совершенствования деятельности субъектов внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) и таможенных органов, регулирующих особенности перемещения товаров через таможенную границу. Это фактически затрагивает два ресурса: время и деньги, результативность использования которых напрямую зависит друг от друга. Для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности участникам внешней торговли необходимо доставить и получить товар вовремя и без больших денежных затрат. Основная задача таможенных органов – обеспечение защиты экономической безопасности страны при ускорении перемещения товаров через таможенную границу. Цель данной работы – рассмотреть направления развития механизма «единого окна» в сфере таможенного дела в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) как инструмента частно-государственного партнерства.

«Единое окно» – это система, которая упрощает взаимодействие юридических и физических лиц с таможенной путем однократной подачи субъектами документов и сведений в стандартном виде через единый программный продукт для дальнейшего их использования государственными органами стран-членов ЕАЭС, осуществляющими регулирование ВЭД.

1 января 2018 г. вступил в силу Таможенный кодекс ЕАЭС, который определил приоритет использования электронных технологий в работе таможенных органов. Был пересмотрен и усовершенствован подход таможенных органов стран-участниц ЕАЭС к внедрению механизма «единого окна».

Согласно плану, разработанному Евразийской экономической комиссией (далее – ЕЭК), механизм «единого окна» в ЕАЭС следует развивать в следующих направлениях:

1. Унификация деятельности по развитию механизмов «единого окна» в странах-участницах Союза.
2. Унификация форм электронной документации, необходимой для ведения внешнеторговой деятельности.
3. Углубление информационного сотрудничества между странами интеграционного объединения [2].

Механизм «единого окна» затрагивает множество сфер внешнеторговой деятельности. Согласно статистике ЕЭК (рисунок 1) субъекты внешнеторговой деятельности и государственные органы во всех странах Союза используют его для обмена в большей степени разрешительными документами (сертификатами) – более 30 % от общего объема документов и сведений, находящихся в системе «единого окна».

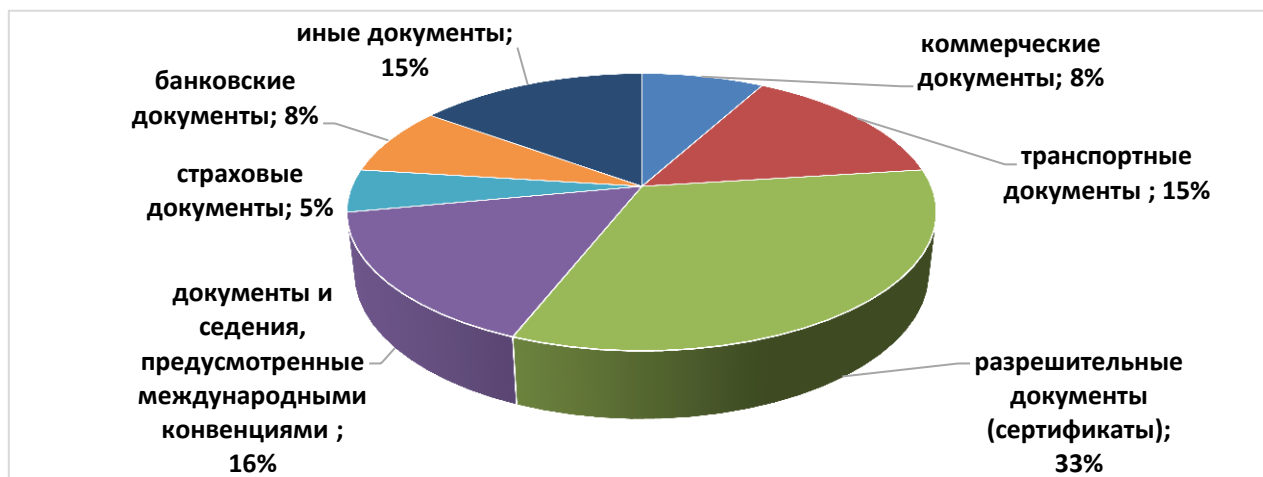


Рисунок 1. – Соотношение видов документации, используемой в механизмах «единого окна» стран-участниц ЕАЭС<sup>1</sup>

Безусловно, при достижении намеченных целей, таможенные органы и субъекты ВЭД смогут получить значительное количество полезных упрощений. Преимуществами внедрения системы «единого окна» для государства являются:

- устранение риска потери доходов в бюджет;
  - повышение экономической безопасности страны;
  - повышение добросовестности субъектов ВЭД;
  - устранение коррупционной составляющей;
- для субъектов ВЭД:
- уменьшение расходов и временных задержек;

<sup>1</sup> Примечание – Источник: собственная разработка на основе [3].

– более понятный механизм предоставления документов [2].

Однако, несмотря на все видимые выгоды и работу, уже выполненную государствами-членами Союза, возникают проблемы, которые все еще остаются нерешенными. Существует необходимость подачи документов и (или) сведений на бумажных носителях, иногда одну и ту же информацию приходится вводить два или более раза из-за различий в программных продуктах, реализующих механизм «единого окна» в странах-участницах, либо из-за различий в формате предоставления информации.

Эксперты ЕЭК выделяют следующие проблемы, которые препятствуют переходу на трансграничную безбумажную торговлю:

- 1) недостаточная вовлеченность в проект государственных органов;
- 2) неподготовленность бизнес-сообщества к переходу на электронное взаимодействие с государственными органами;
- 3) акцент сделан на создание и развитие национальных систем «единого окна», а не на создание универсального программного продукта;
- 4) недостаточное финансирование проекта [1].

Более того, в Республике Казахстан слабо развито декларирование товаров в электронной форме, в Армении, Беларуси, России и Кыргызстане отдельные элементы «единого окна» не интегрированы между собой. На сегодняшний день уровень внедрения механизма «единого окна» в Армении составляет 58 %, России – 58 %, Кыргызстане – 56 %, Беларуси – 53 %, Казахстане – 50 % [1].

Таким образом, средний уровень реализации механизма «единого окна» в странах-участницах ЕАЭС составляет 55 %, т.е. за три года была осуществлена примерно половина намеченной ЕЭК программы. До выполнения плана у стран-участниц остается не более 2-х лет, т.к. к 2021 г. механизм «единого окна» должен быть введен в эксплуатацию полностью, иначе сдвиги временных рамок повлекут за собой нежелательные расходы.

На наш взгляд, моделью эффективного внедрения механизма «единого окна» для ЕАЭС может быть пример Сингапура. В исследовании Всемирного Банка «The Logistics Performance Index and Its Indicators» [4], которое проводится ежегодно и включает 160 стран, таможня Сингапура стала самой быстрой в мире, заняв первую строку рейтинга в 2016 г. (в 2018 г. – 8 позиция). Такого высокого уровня таможенного сервиса в государстве помогло добиться введение механизма «единого окна», разработка которого началась еще в 1986 г. В настоящий момент через национальную систему «единого окна» Сингапура TradeNet подается 100 % деклараций, 90 % из которых обрабатывается автоматически (в среднем за 10 минут). Система TradeNet не финансируется из государственного бюджета, за ее использование у участников ВЭД взимается плата ежемесячно, что позволяет обеспечить функционирование системы, ее окупаемость и дальнейшее развитие.



Что можно и нужно сделать для того, чтобы ускорить процесс создания механизма «единого окна» в ЕАЭС и устранить существующие проблемы? Прежде всего, для контроля процесса внедрения и дальнейшего использования системы необходимо создать специализированный уполномоченный орган, который будет координировать работу системы на уровнях стран-участниц и интеграционного объединения в целом. Орган должен иметь достаточное правовое, финансовое и кадровое обеспечение для продуктивной работы. Цель его создания – достижение равного уровня развития механизма в странах-участницах ЕАЭС, обеспечение планомерного формирования системы «единого окна» в Союзе. Данную функцию также может выполнять один из департаментов ЕЭК, например, департамент развития интеграции.

Еще одно решение указанных выше проблем состоит в создании гибкого и одинакового для всех стран-участниц ЕАЭС программного продукта, который позволит создать единую платформу для взаимодействия с государственными органами всех государств-членов ЕАЭС. В странах-участницах уже имеется программное обеспечение, которое работает по схожему принципу, однако программные продукты значительно различаются между собой. Из-за различий в программах иногда возникает необходимость подавать документы в бумажном виде, совершать коммерческие операции и подтверждать платежи с использованием других продуктов (например, в Республике Беларусь обращаются к АИС «Расчёт»). Также в Армении, Казахстане лицензии и сертификаты выдаются в письменном виде, что делает обмен электронными разрешительными документами с другими органами в рамках Союза невозможным. Таким образом, создание и внедрение единого программного продукта устраним имеющиеся различия, углубит взаимодействие государственных органов в рамках интеграционного объединения.

В дальнейшем в систему будет целесообразно внедрять современные информационные технологии: облачные (the Cloud), мобильные, искусственный интеллект (Artificial Intelligence) и др. Также рационально перевести финансирование проекта из государственной системы в государственно-частную, т.е. ввести абонентскую плату за пользование программным обеспечением для субъектов ВЭД, как это сделано в Сингапуре, что позволит повысить рентабельность проекта, обеспечит его окупаемость и решит существующие проблемы финансирования в странах-участницах ЕАЭС.

Немаловажной проблемой является то, что плохая осведомленность субъектов ВЭД вызывает недоверие к цифровой документации и замедляет внедрение механизма «единого окна». Поэтому мы предлагаем развивать консультативную работу среди участников ВЭД, т.к. многие из них недостаточно осведомлены и подготовлены к переходу на электронные формы взаимодействия с государственными органами. Для большего



удобства целесообразно создать веб-сайт со всей информацией и возможностью получить консультацию специалиста онлайн и по телефону. Это повысит уровень осведомленности субъектов хозяйствования и будет способствовать переходу на безбумажную торговлю.

Таким образом, для создания привлекательных условий ведения ВЭД, ускорения процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС необходимо в максимально короткие сроки полностью внедрить механизм «единого окна», что принесет пользу государственным органам и бизнес-сообществу, а значит, в целом национальным экономикам стран-участниц ЕАЭС.

Сегодня фактически все процессы ВЭД можно автоматизировать, однако практически существует ряд проблем, которые препятствуют процессу автоматизации. Для реализации механизма «единого окна» необходимо разработать принципиально новое программное обеспечение, а также учредить единый наднациональный уполномоченный орган либо уполномочить один из существующих органов на осуществление контроля за реализацией проекта «единого окна». Обширная консультативная и ознакомительная деятельность среди бизнес-сообщества поможет ускорить переход на электронную форму работы. При достижении необходимого уровня внедрения и развития механизма «единого окна» в ЕАЭС будет возможно создать наднациональную торговую платформу, которая будет объединять субъектов внешнеторговой деятельности, государственные органы и уполномоченные организации всех стран-участниц Союза.

***Библиографический список:***

1. Состояние механизма «единого окна» в системе регулирования ВЭД в ЕАЭС: сборник / ЕЭК : М.А. Кадыркулов. – Москва, 2017. – 8 с.
2. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии № 249 от 24.12.2014 г. «О плане мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности»/ Евразийская экономическая комиссия – Москва, 2017. URL: <http://www.eurasiancommission.org> – Дата доступа: 26.07.2018.
3. Результаты проведенного Евразийской экономической комиссией тематического исследования «О реализации механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности»: сборник / Евразийская экономическая комиссия – Москва, 2017. – 9 с.
4. The Logistics Performance Index and Its Indicators / Всемирный Банк – Вашингтон, 2018. URL: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org) – Дата доступа : 27.07.2018.

**Василенко Ю.С.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал «Российской таможенной академии», студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Ворона А.А.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал «Российской таможенной академии», старший преподаватель кафедры управления, старший научный сотрудник НИО

### **ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ В СИСТЕМУ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ КАК СПОСОБ УСКОРЕНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ТРАНЗИТА**

Не для кого не секрет, что важную роль при осуществлении внешнеэкономической деятельности играют транспортные перевозки, которые в большинстве своем осуществляются автомобильным транспортом. Товары, перевозимые автотранспортным средством через различные государства и страны до точки их назначения, преодолевают огромные расстояния и именно таможенные органы обязаны обеспечить контроль за их перемещением от места ввоза (вывоза) на таможенной территории РФ до таможенного органа назначения. Эта задача довольно сложная, и как в любой другой операции процесс обеспечения сохранности груза, а также контроль за перемещением товаров имеет свои недостатки и риски, но также – имеет и свои способы осуществления.

Основным средством осуществления таможенного контроля количественных и качественных признаков товаров и грузов являются таможенные печати и пломбы. Пломба, как известно, представляет собой устройство, которое предназначено для выявления случая несанкционированного доступа к товару, находящемуся под контролем. Пломбы производятся таким образом, чтобы факт их снятия или вскрытия невозможно было не заметить – на их материалах как визуально, так и с помощью специальных приборов и способов исследования можно было бы обнаружить явные следы нарушения целостности пломбы, что делает невозможным попытки незаметно снять пломбы с товара.

Федеральная Таможенная Служба (далее – ФТС) в виду быстрых темпов роста международной торговли, а также появления на рынке все новых и новых товаров, что по сути с каждым годом только увеличивает поток товаров через границу требует сокращения времени на осуществление различных таможенных процедур. В наше время таможенные органы стремятся достичь наибольшей скорости в процессе оформления таможенных пломб, а также упростить возможность идентификации товаров и обеспечить их безопасность. Само собой, при осуществлении данных задач

ФТС пытается использовать новые технологии, поэтому с недавнего времени на территории Евразийского Экономического Союза (далее – ЕАЭС) активно обсуждаются перспективы использования электронных навигационных пломб.

Использование пломб и печатей при перевозке различных грузов через таможенную границу регламентируется таможенным кодексом Евразийского Экономического Союза (далее – ТК ЕАЭС), однако в кодексе нет конкретных условий и требований к способу работы самих пломб. Это значит, что при замене обычных таможенных пломб электронными сильных изменений в законодательстве не произойдет, поскольку формулировка «наложение пломб на грузовые помещения (отсеки) транспортного средства или его части» не обязывает использовать именно механические пломбы и никакие другие. Помимо этого, в ТК ЕАЭС закреплено, что таможенные операции, могут осуществляться с помощью использования информационных технологий таможенных органов и других участников внешнеторговой деятельности. Рассматривая электронные навигационные пломбы как информационные технологии, можно утверждать, что их внедрение в сферу таможенного контроля не нарушает правила и требования кодекса Союза.

Как известно, в таможенной практике существует всего 17 таможенных процедур. Однако использование пломб является обязательным условием лишь в случае помещения товара под таможенную процедуру таможенного транзита, если товары перевозятся транспортным средством международной перевозки в грузовых помещениях (отсеках) транспортного средства, на которые и должны налагаться таможенные пломбы, а также печати. Таможенный транзит представляет собой таможенную процедуру, в рамках которой товары перевозятся от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты пошлин и налогов. Иностранные товары, а также товары Союза, помещенные под данную таможенную процедуру, сохраняют свой статус (ст.142) [1].

В ТК ЕАЭС установлено, что идентификация товаров, транспортируемых наземным транспортным средством, должна быть обеспечена посредством наложения специальных пломб на грузовые отсеки и помещения транспортного средства или на его части – это условие является обязательным для таможенного транзита товаров. Также в этой статье установлено, что факт наложения пломб не обязателен при перевозке животных, международных почтовых отправлений в почтовых мешках и контейнерах, а также если данные товары, помещенные под процедуру транзита, перевозят по территории третьих стран совместно с товарами, не помещенными под таможенную процедуру таможенного транзита (ст.143) [1].

Нужно понимать, что не каждое транспортное средство пригодно для осуществления такой важной задачи. Для того, чтобы товары можно было перевозить с использованием таможенных пломб и печатей транспортные

средства, предназначенные для их перевозки должны быть специально сконструированы и оборудованы с соблюдением следующих требований:

- таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным способом;
- товары не могут быть извлечены из грузовых отсеков или вложены в них без оставления видимых следов ее вскрытия либо без повреждения таможенных пломб и печатей;
- у транспортного средства должны полностью отсутствовать потайные места, в которых могут быть спрятаны товары
- места, в которых находятся товары, должны быть легкодоступными для таможенного осмотра.

Соответствие транспортного средства международной перевозки данным требованиям может быть заранее подтверждено фактом получения специального свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями.

Этот документ может быть выдан в индивидуальном порядке, а также по типу конструкции транспортного средства. Свидетельство выдается таможенным органом по заявлению заинтересованного лица не позднее 1 рабочего дня, следующего за днем регистрации заявления, и остается действительным при переходе права владения транспортным средством к другому лицу (ст. 364) [1].

В настоящее время практика использования электронных пломб недостаточно популярна на территории ЕАЭС, пока повсеместно используют традиционные способы опломбирования транспортных средств международной перевозки в силу дороговизны навигационных пломб, а также – необходимости создания сложной и многоступенчатой информационной системы, на которую будет возлагаться ответственность по дистанционному контролю за опломбированными объектами. Это значит, что при введении электронных пломб к уже перечисленным требованиям и обязательствам добавится еще больше по проверке системы слежения, по исправности работы каждой пломбы, проверке частоты сигнала и т.д.

Как уже отмечалось ранее – на данный момент в повседневной практике используют традиционные пломбы, однако, в рамках эксперимента и пилотных проектов ФТС России уже успела поработать с электронными пломбами, и уже готова повторить этот опыт в рамках ЕАЭС.

В период с 16 июля по 14 октября 2012 года ФТС России провела эксперимент по использованию электронных пломб и системы спутникового позиционирования. Этот эксперимент проводился совместно с органами Северо-Западного таможенного управления при перевозке автотранспортом транзитных товаров в регионе деятельности Себежской таможни. Для реализации данного эксперимента были разработаны методические рекомендации по использованию электронной пломбы и системы спутникового позиционирования при перевозке товаров, отдельное внимание

было уделено подготовке материально-технической базы, все таможенники, которые принимали участие в эксперименте прошли обучение и обязательный инструктаж, а также была создана специальная нормативная база, которая соответствовала законодательству как Российской Федерации, так и существующего на тот момент Таможенного Союза.

В результате проведенного эксперимента был отмечен растущий спрос на применение электронной пломбы в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита. Такую популярность можно объяснить тем, что при применении таких пломб предоставление книжки МДП не требуется. Этот опыт позволил отработать технологии, соблюдающие благоприятные условия для перемещения товаров.

Теперь, на базе уже проведенного эксперимента стартует пилотный проект ФТС России по мониторингу транзитных автоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на базе технологии ГЛОНАСС [2]. Новый эксперимент проводится в рамках создания единой системы транзита (далее – ЕСТ) товаров по таможенной территории ЕАЭС. На первом этапе примут участие российские и зарубежные транспортные компании, на которые будут возложены обязанности по осуществлению транзитных перевозок между Россией и Казахстаном.

Навигационные пломбы участники эксперимента используют бесплатно. В рамках пилотного проекта на практике будут отработаны процедуры сбора, обработки, хранения и передачи данных о сохранности груза и маршруте движения транспортных средств, а также предоставление доступа к таким данным таможенным органам в автоматическом режиме. Помимо этого, планируется протестировать механизацию активации и деактивации электронных навигационных пломб, а также варианты возможных действий при возникновении различных нештатных ситуаций на маршруте следования.

На первом этапе эксперимент пройдет на пяти маршрутах: от казахстанского таможенного поста «Бахты» до российских таможенных постов Новосибирский западный и Барнаульский, от российского таможенного поста МАПП «Убылинка» до казахстанского таможенного поста «Костанай-центр таможенного оформления», от российского таможенного поста МАПП «Бурачки» до казахстанского таможенного поста «им. Бауыржана Конысбаева» и от таможенного поста МАПП «Троебортное» до таможенного поста «им. Бауыржана Конысбаева» (и обратно). Обязанности оператора пломбирования в рамках эксперимента будет осуществлять на безвозмездной основе компания ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», а для обеспечения сервиса будет использована контрольная инфраструктура государственной системы «Платон» (российская система взимания платы с грузовиков, чья масса превышает 12 тонн).



Проведение такого масштабного эксперимента даст возможность оценить сервис и дать свои предложения. Данный проект проводится с конца сентября по ноябрь. И в скором времени мы уже сможем узнать о результатах данного эксперимента. Доклад с оценкой результатов проекта ФТС России планирует представить в Правительство России до конца ноября.

Использование навигационных пломб позволит значительно уменьшить время доставки товаров до пункта назначения, упростить прохождение таможенных процедур, а также даст возможность получать юридически значимую и достоверную информацию о нахождении груза и о его сохранности.

Однако, несмотря на весьма оптимистичные заявления о пользе применения электронных пломб, существуют и отрицательные стороны развития навигационных технологий в сфере транспортного контроля. В случае введения таких пломб грузоотправителей и получателей могут ждать серьезные убытки после внедрения инновации. Дублирование работы по отслеживанию местоположения грузов в режиме реального времени может создать серьезную финансовую нагрузку на участников процесса. Также, не дешевые цены многоразовой пломбы могут создать дополнительные траты, которые будут взимать с участников рынка транзитных перевозок.

В таком случае автор предлагает государству ввести систему квотирования и скидок для участников внешнеэкономической деятельности и российских транспортных компаний при приобретении столь необходимого и в то же время дорого оборудования в рамках помощи малому и среднему бизнесу.

Как известно, основными целями государственной политики в области развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации являются:

- формирования конкурентной среды в экономике;
- обеспечение благоприятных условий для развития субъектов предпринимательства;
- обеспечение конкурентоспособности субъектов предпринимательства;
- оказание содействия в продвижении производимых ими товаров (работ, услуг), результатов интеллектуальной деятельности на рынок Российской Федерации и рынки иностранных государств;
- увеличение количества субъектов предпринимательства;
- обеспечение занятости населения и развитие самозанятости;
- увеличение доли производимых субъектами предпринимательства товаров (работ, услуг) в объеме валового внутреннего продукта;



– увеличение доли уплаченных субъектами предпринимательства налогов [3].

Таким образом, шаг на встречу российским транспортным компаниям принесет государству, больше прибыли чем убытков, выступая в таком случае перспективным долгосрочным вложением.

***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс ЕАЭС (приложение № 1 к Договору о ТК ЕАЭС) от 01.01.18.
2. Поручение Совета ЕЭК от 30.03.2018 г. № 2 «Об организации пилотного проекта по мониторингу транзитных перевозок через территорию стран – членов ЕАЭС, перевозимых с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта, с помощью с помощью навигационных пломб (интеллектуальных трекеров)». URL: <http://www.consultant.ru>.
3. Федеральный закон от 24.07.2007 № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» (последняя редакция). URL: <http://www.consultant.ru>.

**Воеводина Е.Ю.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Афонин Д.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры технических средств таможенного контроля и криминалистики, д.м.н., доцент

### **ПРОБЛЕМЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ И ВЫЯВЛЕНИЯ ВОЗМОЖНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕМЕЩЕНИЕМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС ГРУППЫ 59 ТН ВЭД**

В данной статье рассмотрены основные проблемы выявления возможных правонарушений, связанных с перемещением через таможенную границу ЕАЭС группы 59 ТН ВЭД, а также предложены наиболее эффективные методы для идентификации изучаемой категории товаров.

Важным инструментом в деятельности таможенных органов по пресечению и выявлению нарушений в сфере таможенного законодательства является применение технических средств таможенного контроля. Одной из оперативных задач таможенных органов выступает идентификационный анализ перемещаемых товаров.[3] Проблема идентификации товаров приобретает особую актуальность в связи с увеличением объемов товарооборота, динамичного обновления ассортимента продукции, появления товаров с новыми свойствами и различными их комбинациями.[4] Одной из основных задач идентификации является определение классификационного кода ТН ВЭД ЕАЭС.

Классификация производится по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее – ТН ВЭД ЕАЭС). Несоблюдение алгоритма определения кода по ТН ВЭД ЕАЭС может привести участников внешнеэкономической деятельности к ошибкам при декларировании ввозимых и вывозимых товаров.

Не исключением являются и текстильные изделия. В соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС текстильные изделия классифицируются в XI разделе – Текстильные материалы и текстильные изделия, в группах 50-63.[1] Объектами классификации XI раздела являются:

- сырьевые материалы текстильной промышленности;
- полуфабрикаты (нити комплексные, пряжи);
- изделия (ткани, нетканые материалы, трикотаж, предметы одежды).

Сырьевыми материалами являются: текстильное волокно (протяженное гибкое тело, характеризующееся малыми поперечными размерами,

прочностью, длина 20-70 мм), элементарная нить (нить тутового шелкопряда или химическая).

Выделяют классификацию текстильных волокон по происхождению:

1. Природные растительного или животного происхождения (хлопок, лен, шерсть, шелк).

2. Химические искусственные (вискозное и ацетатное) и синтетические (капрон, полиэфирное волокно) [5].

Выбранная группа 59 - текстильные материалы, пропитанные, с покрытием или дублированные; текстильные изделия технического назначения относятся ко второй группе.

На основе анализа судебной практики, мы пришли к выводу, что зачастую, с целью занижения уплаты таможенных сборов недобросовестные участники ВЭД пытаются задекларировать 39 группу ТН ВЭД (пластмассы и изделия из них) под 59. Ставка таможенных пошлин между этими группами варьируется в пределах 3 %. В больших масштабах это огромные потери экономического сектора страны. Предметами нарушений чаще всего являются аксессуары для авто (коврики, накидки/их части). Методика заключается в том, что используют смесь хлопка и полиэстера вместо чистого хлопка, полиэтилентерефталат (PET) вместо шелка, смесь шерстяных и акриловых волокон вместо чистой шерсти. В зависимости от состава будет определен верный код ТН ВЭД.

Приоритетным направлением таможенного контроля при выявлении занижения таможенной стоимости при перемещении полиэтилена через таможенную границу ЕАЭС является проверка кода ТН ВЭД ЕАЭС товара. Достоверно зная код ТН ВЭД ЕАЭС товара можно более обоснованно проводить контроль метода определения таможенной стоимости, а также базы ее формирования [2].

Определить недостоверность заявленного кода без проведения химического анализа в настоящее время невозможно. При возникновении сомнительности в достоверности заявленного кода, образцы товаров направляются к экспертам-криминалистам и получения заключения может затянуться до нескольких месяцев.

В настоящее время актуально внедрения в деятельность экспертно-исследовательских отделов инфракрасных спектрометров (далее – ИК-Спектрометр). Предлагаем использовать данные технологии не только в рамках экспертных подразделений, но и снабдить подобной аппаратурой все таможенные посты, через которые ввозят текстильные изделия.

Одним из актуальных методов, которые планируется ввести в широкую таможенную практику, является использованием инфракрасного Фурье спектрометра. В обычных ИК-спектрометрах (с волновой дисперсией) спектр регистрируется последовательно. Спектрометры же с фурье-преобразованием позволяют сразу получить всю информацию о спектре в форме интерферограммы. ИК-Фурье спектры раскрывают состав твердых

тел, жидкостей и газов. Чаще всего используется для идентификации неизвестных материалов и подтверждение производственных материалов [6].

ИК Фурье-анализ- это моментальная экспертиза ,что делает этот метод актуальным для таможенной сферы. Инфракрасная спектроскопия является идеальным аналитическим инструментом для контроля качества и контроля страны происхождения товара. Полезность ИК для этих целей вытекает из простоты анализа проб и сбора данных в сочетании с информацией, богатые спектры, которые он предоставляет. Благодаря своей компактной конструкции и прочности, приборы ИК Фурье могут быть расположены как экспертно-криминалистической лаборатории таможенных органов , так и на таможенных постах благодаря невысокой стоимости, скорости и простоты анализа [7].

Спектроскопия в ближней ИК области спектра – это неразрушающая технология, которая является эффективной, быстрой и точной, а также не требует предварительной подготовки образца.

На таможенных постах наиболее удобно было бы использование портативных спектрометров, например i-Spec Plus – это полноценная система, работающая в ближней ИК области спектра, которая имеет в своем составе встроенную интегрирующую сферу и планшетный ПК с сенсорным экраном, что делает данный прибор полностью мобильным. Встроенное ПО сбора данных и возможность использования аккумуляторной батареи позволяют пользователю производить анализ вне лаборатории. Также данный спектрометр можно подключить к персональному компьютеру.



Рисунок 1. – Портативный спектрометр

i-Spec Plus имеет две стандартные модели: одна модель со спектральным диапазоном 900 – 1700 нм с разрешением 3.5 нм, а вторая модель со спектральным диапазоном 1100 – 2200 нм.

BWIQ представляет собой хеометрическое программное обеспечение, разработанное компанией BWTek, которое включает в себя общие методы предварительной обработки и методы множественной регрессии, такие как регрессия основного компонента (PCR), метод частичных наименьших квадратов (PLS), а также поддерживает векторную регрессию (SVR) для нелинейного моделирования. Данное ПО помогает пользователю в процессе создания модели, делая сложные этапы простыми и легкими с быстрыми вычислениями и простой корректировкой переменных.

Спектрометр i-Spec Plus является идеальным инструментом для точного неразрушающего количественного анализа волокон хлопка и полиэстера в различных тканях. Компактный дизайн и мобильность дают пользователю возможность проведения анализа в различных областях применения, таких как пищевая, текстильная и фармацевтическая промышленность.

Уникальная возможность переключения между встроенным планшетом и подключенным ПК предоставляют данному спектрометру еще больше функциональности. При работе на ПК пользователь может использовать BWIQ ПО для выполнения дополнительного хеометрического анализа и моделирования.

С другой стороны, при работе с планшетным ПК пользователь может выполнять онлайн анализ, основанный на количественных моделях, чтобы получать данные в режиме реального времени.

#### ***Библиографический список:***

1. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 (ред. от 24.04.2017) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» // СПС «Гарант».
2. Афонин Д.Н. Применение регрессионного анализа для идентификации полиэтилена высокой и низкой плотности посредством ИК-спектроскопии. 2018. С.15-16
3. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Мютте Г.Е., Кондрашова В.А. Системный анализ рисков в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации при реализации таможенных услуг // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 18. С. 14-18.
4. Герасимова М.Ю., Горчакова В.С., Ларионова Н.Э., Афонин Д.Н. Технические средства таможенного контроля: понятие и роль в таможенном контроле. Форум молодых ученых. 2017. №6. С. 541-544.
5. Одинцова О.И. Основы текстильного материаловедения: текст лекции/ О.И. Одинцова, М.Н. Кротова, С.В. Смирнова; Иван.гос. хим-технол. ун-т. – Иваново, 2012.

6. Сергеева К.В. перспективность применения ИК-фурье спектрометра для определения страны происхождения молочной продукции. Бюллетень инновационных технологий. 2018. С. 45-48.
7. Тарасевич Б.Н. Основы ИК спектроскопии с преобразованием Фурье. Подготовка проб в ИК спектроскопии. М.: МГУ, 2012. – 22 с.



**Воронин Д.Г.**

Российский университет транспорта, студент специальности таможенное дело

**Научный руководитель**

**Боброва О.Г.**

Российский университет транспорта, доцент кафедры Таможенное право и организация таможенного дела, к.ю.н., доцент

### **ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ТРУДНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ АНАЛИЗА ДАННЫХ ПассажиРОВ API/PNR НА АВИАЦИОННОМ ТРАНСПОРТЕ**

В настоящее время, мировой терроризм по-прежнему является крайне серьезной и актуальной проблемой для всего международного сообщества. Терроризм приобретает все более глобальный характер и часто имеет трансграничные последствия. Таможня, которая несет главную ответственность за контроль над трансграничными перемещениями товаров, транспортных средств, а в некоторых случаях и пассажиров, играет важную роль в сдерживании этих и других угроз безопасности на границе.

Все большее число таможенных администраций приобретает расширенный мандат своих полномочий в области безопасности, однако из-за различий в национальных мандатах и юридической компетенции, в настоящее время все еще нет модели «единства для всех» в отношении функций таможенной безопасности. Однако, именно таможенные администрации способствуют сдерживанию контрабанды опасных грузов, реализация и перемещение которых может вооружить или финансово поддерживать террористические и организованные преступные группировки. Что касается усиления контроля над перемещениями иностранных боевиков, учитывая тот факт, что контроль за иммиграционными потоками не является основной функцией большинства таможенных администраций, таможня является востребованным партнером профильных государственных служб, так как она имеет прямой доступ к различным потокам информации, связанной с границами, которая постоянно обновляется и дополняется, в отношении товаров, транспортных средств и пассажиров.

Признано, что современные инструменты упрощения процедур, такие как системы API и PNR, способствуют улучшению общей безопасности международного воздушного транспорта. В мировом масштабе ряд систем API уже успешно внедрены, и имеют целый ряд преимуществ для обеспечения безопасности, упрощения процедур транзита и обеспечения соблюдения законности. В последние годы, некоторые страны вышли за рамки API и приняли законы, обязывающие авиаперевозчиков предоставлять дополнительные данные, касающиеся пассажиров, в форме данных PNR,

которая является более широким и информативным набором данных, используемых для целей оценки риска. В настоящее время, многими правительствами требуется обязательное предоставление авиакомпаниями данных API / PNR, позволяя контролирующим органам, таким как таможенная, иммиграционная служба, органы госбезопасности или полиция, оценивать и определять степени и категории рисков, которые могут представлять некоторые пассажиры, в рамках усилий по борьбе с транснациональной преступностью. В 2012 году Всемирная Таможенная Организация приняла Рекомендацию об использовании расширенной информации о пассажирах (API) и записях пассажиров (PNR) для организации более эффективных мер реализации таможенного контроля. Акцент Рекомендации ВТамО заключается в проведении более детального пограничного контроля, в отношении деятельности серьезных транснациональных преступных группировок, занимающихся, помимо всего прочего, незаконным оборотом наркотиков и другими видами контрабанды.

ВТамО рассматривает системы API / PNR, которые являются основным компонентом Программы обеспечения безопасности ВТамО, как очень полезный метод повышения безопасности на границе при сохранении упрощений процедур для пассажиров, отнесенных к низкому уровню риска; таким образом, эти системы оказывают значительную помощь в деятельности таможенных и других пограничных ведомств, а также перевозчиков, органов управления аэропортами, и других операторов пассажирских объектов. Пересмотренная Киотская конвенция ВТамО по упрощению и гармонизации таможенных процедур учитывала это, и API теперь включен в конкретное приложение J1 (Путешественники) конвенции в качестве «Рекомендуемой практики». Этот метод уже использовался с большим успехом и вероятно, будет расширяться в будущем.

Личный досмотр пассажиров и их проездных документов в настоящее время является лишь частью системы пограничного и таможенного контроля пассажиров, прибывающих воздушным транспортом, или посредством использования любого другого транспортного средства. Во все большем числе стран остальная часть процесса пограничного контроля основана на применении надежных электронных баз данных, содержащих предварительную информацию о пассажире, отправленных еще до прибытия пассажира в страну его назначения.

Все работы по созданию подобных информационных систем начались в июле 1988 года, когда правительство США впервые пригласило представителей авиационной отрасли на общее собрание, для обсуждения новой идеи – организовать предоставление информации государственным службам о находящимся в пути пассажирах, это позволит соответствующим пограничным ведомствам проводить целевые контрольные меры на основе риска для пассажиров и перевозимых ими товаров, а также позволяет авиакомпаниям более эффективно готовиться и проводить полет.

Это привело к первой добровольной передаче расширенной информации о пассажирах (API) на рейсах из Токио в Сан-Франциско, Гонолулу и Лос-Анджелес летом 1990 года. Данные API состоят из полного имени пассажира, его пола, даты рождения, национальности, страны рождения и места проживания, тип документа, удостоверяющего личность используемого в поездке и номер этого документа.

После терактов 11 сентября 2001 года, США и другие страны сочли необходимым в целях борьбы с терроризмом и организованной преступностью выйти за рамки требований API и потребовать от авиакомпаний передачи так называемых записей имени пассажира (PNR) - общее название, присвоенное записям, созданным операторами воздушных судов или их уполномоченными агентами для каждой поездки, забронированной пассажиром или от его имени. Данные PNR могут содержать значительное количество персональных данных, включая полные имена, адреса, номера телефонов и адреса электронной почты, маршруты поездок и многое другое.

После внедрения информационных систем API во всем мире в 1990-х годах и PNR в 2000-х годах правительства и профильные бизнес-сообщества, работающие вместе, разработали рабочие стандарты в отношении требований к получаемым данным и к процедурам непосредственной передачи данных, для минимизации рисков по неравномерному или недостаточно эффективному внедрению подобных информационных систем в пассажирских перевозках. Среди прочего, объединение нескольких подходов к требованиям обмена данными пассажиров и процедур передачи данных рассматривалось как создание задержек, угрожающих способности операторов транспорта соблюдать национальное законодательство и приводя к ненужным расходам в сотни миллионов долларов США, поскольку эти операторы стремились изменить свои системы, для реагирования на не гармонизированные требования к программе и устранение их.

Несмотря на усилия по достижению гармонизации, при быстром распространении использования систем передачи данных по всему миру возникло множество стандартов требований; некоторые из них были стандартизировано закреплены, а другие - лишь одностороннее осуществление идей, которые не работали в глобальной среде. Только несколько стран стали пионерами в использовании систем обмена данными о пассажирах в рамках своих пограничных стратегий в начале XXI века. Сегодня около 60 стран имеют действующие положения об обмене данными, и эксперты ожидают, что в течение следующих нескольких лет число стран, требующих от перевозчиков данных API или PNR, будет продолжать стремительно расти. В 2014 году большинство стран Азиатско-Тихоокеанского региона и шесть Южноамериканских стран объявили о планах перехода на использование систем API или PNR, или и то, и другое. К

2020 году не исключено, что более 100 стран могут применять требования к обмену данными для полетов на свои территории и с их территории.

В качестве заключения хочется отметить что, создание и внедрение систем анализа, основанной на данных API/PNR, является сложным и крайне трудоемким процессом, однако без них невозможно адекватное противодействие международному терроризму и контрабанде в рамках усилий Организации Объединенных Наций по обеспечению глобальной безопасности.

**Габдрахманова А.М., Дулатова А.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии студенты курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Шаповалова М.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.т.н.

## **ПРИМЕНЕНИЕ ЦИФРОВЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ: «ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ УЧАСТНИКА ВЭД»**

На сегодняшний день функционирование цифровых технологий в таможенных органах привело к значительному увеличению качества предоставляемых государством услуг, увеличению возможностей их доступности для участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), чем обуславливается актуальность выбранной темы.

В Российской Федерации и в странах-участницах ЕАЭС уже много лет реализуется система электронного декларирования товаров, схема порядка его реализации представлена на рисунке.

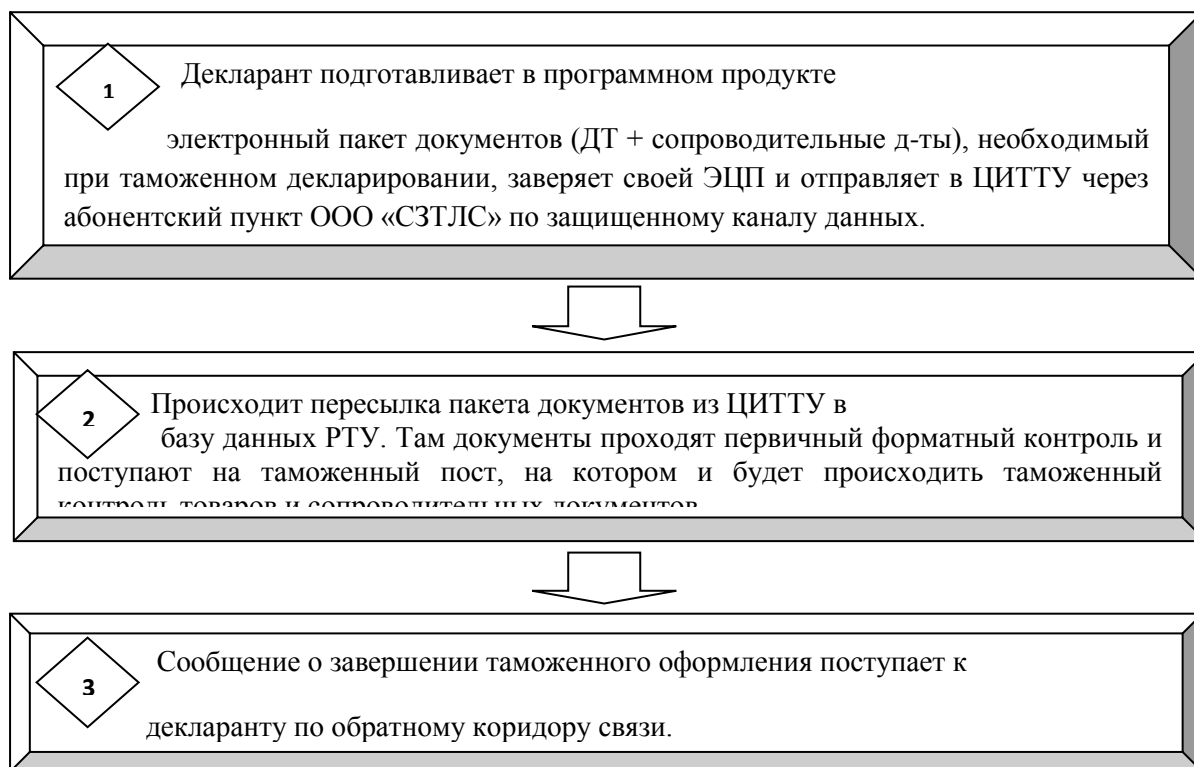


Рисунок 1. – Порядок электронного декларирования с использованием Интернета через ООО «СЗТЛС»

По данным Федеральной таможенной службы России в 2017 году количество деклараций, которые были поданы участниками внешнеэкономической деятельности в виде электронных документов составило 99,98% от целого числа таможенных деклараций, а динамика этого показателя за 2013-2017 годы свидетельствует, что число таможенных деклараций, которые были поданы в таможенные органы в электронном виде ежегодно увеличивается (см. рис. 1.2) [1].

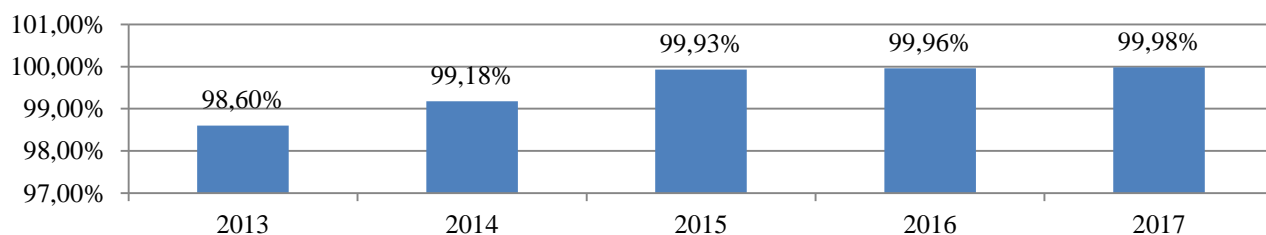


Рисунок 2. – Динамика количества таможенных деклараций, поданных в таможенные органы Российской Федерации в электронном виде за 2013-2017 годы

Авторами была проанализирована Комплексная программа развития ФТС до 2020 года, в которой главной целью является выполнение поставленных задач при помощи возможностей информационных ресурсов таможенных органов. Уже к 2020 г. в планах повысить показатель автоматической регистрации безрисковых поставок до 99% и одновременно увеличить количество автоматически выпущенных деклараций – до 80 %. Что касается огромного массива документов, то данная программа предусматривает содержание основных информационных документов в центрах электронного декларирования (далее – ЦЭД). Что же касается 2021 г., то планируется запустить автоматический выпуск в отношении 64 % всех поданных деклараций [2].

По данным имеющимся за январь 2018 г. в России действует 672 места таможенного оформления. Как уже говорилось ранее, есть план сконцентрировать электронный массив деклараций будет в 16 электронных таможнях, ведь именно это усилит контроль. На ближайший 2019 год, основной задачей является создать шесть ЦЭД.

Анализируя региональные таможни, то в Калининградской областной, Московской областной и Шереметьевской таможнях, сейчас функционируют 29 % электронного декларирования, на долю которых приходится около 22 % всего декларационного массива.

Однако, в ЦЭДах, уже активно развивающихся на сегодняшний день и внедряющихся почти во все таможенные управления РФ, переоформляется больше 30% всех деклараций. Переход на обязательное электронное декларирование ставит главной целью избежать необходимость неоднократного представления огромного массива документов на бумажных



носителях, а также личного присутствия участника ВЭД при декларировании товаров. Предполагается в ближайшее время, перевести весь таможенный процесс в электронный формат.

Для осуществления поставленной цели, а именно минимизации контактов ФТС России с участниками ВЭД, необходимо устранить все имеющиеся сейчас проблемы, связанные с созданием необходимости общения участников таможенного оформления в ходе его осуществления.

Также важной составляющей является создание и введение электронных сервисов для взаимодействия как в процессе таможенного оформления, так и вне его.

Именно поэтому таможенная служба уже несколько лет активно применяет передовые цифровые технологии – «Личный кабинет участника ВЭД», которая призвана упростить и ускорить взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами.

На сегодняшний день, создание автоматизированной системы «Личный кабинет участника ВЭД» является одной из наиболее современных интернет-технологий, главной целью которой является улучшение и оптимизация деятельности Федеральной таможенной службы России.

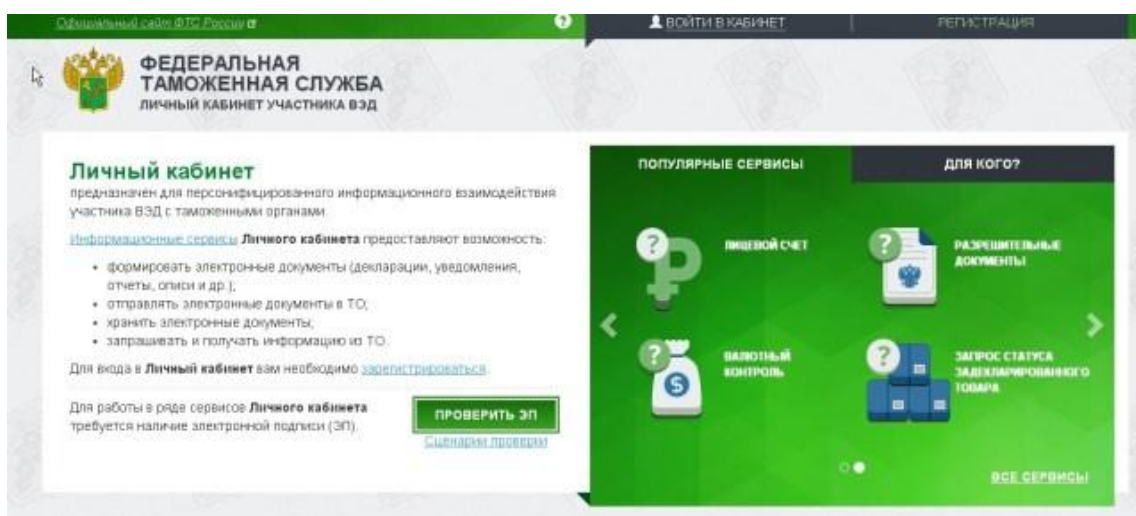


Рисунок 3. – Интерфейс АС «Личный кабинет участника ВЭД»

С 1 января 2013 года Федеральная таможенная служба России осуществляет передачу всех данных, полученных от зарегистрированных декларациях на товары в электронном виде в Банк России и уполномоченные банки [3].

Сегодня, в «Личном кабинете участника ВЭД» аккумулируется огромное количество информации. На данный момент, именно там существует два абсолютно новых информационных сервиса: «Личный кабинет банка» и «Таможенный представитель». Благодаря новым сервисам, каждый участник ВЭД может получать все актуальные справочные сведения о задолженности по таможенным платежам и пеням, а также

информационные сообщения с реквизитами документа начисления, требованиями об уплате таможенных пошлин и уведомлениями о взыскании таможенных платежей и пеней.

По данным ФТС России, в ближайшее время, количество всех информационных подсистем, входящих в электронный сервис «Личный кабинет участника ВЭД», увеличится до 31[4].

Стоит отметить достоинства отдельных сервисов Личного кабинета, которые позволяют [5]:

- осуществлять формирование электронных документов в трёх видах (формализованном, неформализованном и графическом виде);
- хранить электронные документы в архиве декларанта;
- представлять в таможенные органы электронные документы при декларировании товаров/помещений на СВХ;
- проверять информацию об остатках денежных средств на лицевых счетах, о решениях ТО о регистрации декларации и выпуске товаров автоматически;
- выполнять заполнение электронных деклараций на товары и подавать в без обращения к таможенному представителю;
- исключить личное присутствие в таможенном органе декларант в при подачи документов и сведений.

Информационные технологии способны упростить совершение таможенных операций, уменьшить количество связанных с ними издержек для таможни и участников ВЭД [5, с. 33].

Как видно из рис. 1.1 от участника внешнеэкономической деятельности в таможенный орган информация поступает через личный кабинет участника ВЭД. Участники ВЭД сталкиваются с огромным техническим недостатком этой системы, в части не идеального функционирования самой системы, а именно в данном случае скорость обмена информацией между декларантом и должностным лицом таможенного органа зависит от скорости работы сервера компании, которая обеспечивает доступ декларанта к сети Internet, что обуславливает периодическую перегрузку серверов.

Также одной из недоработок данной системы является недостаточный уровень тех.поддержки участников ВЭД. Часто возникает сбой системы, при использовании личного кабинета участника ВЭД на официальном сайте ФТС России у декларанта нет доступа к технической поддержке, а для того чтобы к ней обратиться декларанту нужно заполнить форму обращения в электронном формате (см. рис. 4) [6].

Проанализировав существующие проблемы, авторами были разработаны пути их устранения. По мнению авторов, для того чтобы электронное декларирование реализовывалось на сайте ФТС России эффективно нужно обеспечить таможенные органы серверами, чьи технические характеристики позволяют обрабатывать достаточное количество информации, поступающей по электронным каналам связи, а также важно

увеличить результативность работы службы технической поддержки личного кабинета участника ВЭД для того чтобы участник ВЭД мог связываться с операторами по телефону самостоятельно, а не часами ожидать ответа технической поддержки на отправленное электронное обращение.

Рисунок 4. – Форма обращения СПТО в техническую поддержку личного кабинета участника ВЭД при электронном декларировании товаров через сайт ФТС России [6]

Таким образом, использование возможностей «Личного кабинета участника внешнеэкономической деятельности» увеличит информированность участников внешнеэкономической деятельности и скорость доведения информации, позволит обеспечить взаимное сотрудничество между бизнесом и таможенными органами на новом уровне.

### ***Библиографический список:***

1. Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации. URL: <http://www.customs.ru>
2. Комплексная программа развития ФТС России на период до 2020 года: Приложение к решению коллегии ФТС России от 25 мая 2017 года. URL: <http://www.customs.ru/index.php?option=com> (Дата обращения: 20.09.2018).
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. №1459 «О порядке передачи таможенными органами Центральному банку Российской Федерации и уполномоченным банкам в электронном виде информации о зарегистрированных таможенными органами декларациях на товары».

4. Новости таможни. URL: <http://customsonline.ru/4534-v-2017-tamozhennymi-organami-godu-bylo-prinyato-elektronnyh-bankovskih-garantiy-na-summu-okolo-22-mlrd-rublei.html> (дата обращения: 21.04.2018).
5. Ермилов И.С., Игнатъева Г.В. Передовые информационные технологии в таможенном деле // Информационная безопасность регионов. 2016. № 1 (22). С. 31-35.
6. Личный кабинет участника ВЭД Российской Федерации. URL: <https://edata.customs.ru>

**Газзаева М.А., Дейнега Е.Д.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, студенты факультета  
таможенного дела

**Научный руководитель**

**Шевчук П.С.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры  
таможенных операций и таможенного контроля, д.т.н., профессор

## **ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

В данной статье рассмотрены технические средства таможенного контроля, их задачи и преимущества. Выявлена и обоснована необходимость в совершенствовании технических средств таможенного контроля. Главное достоинство нового технического средства - возможность бесконтактного документирования аудио и видео фрагментов таможенного контроля.

Актуальность обращения к проблеме использования технических средств при применении различных форм таможенного контроля обуславливается контекстом современной административной реформы, которая строится на необходимости эффективности всей таможенной системы. На современном этапе развития, основной правовой задачей таможенной управленческой деятельности является эффективная реализация всей совокупности норм права, составляющих законодательство, контроль за исполнением, которого возложен на таможенные органы.

Применение технических средств таможенного контроля является важным в деятельности таможенных органов по пресечению и выявлению нарушений в сфере таможенного законодательства.

Использование технических средств таможенного контроля обеспечивает проверку соответствия сведений о декларируемых товарах, полученных при проведении фактического таможенного контроля.

Эффективное и целенаправленное использование технических средств таможенного контроля определяется уровнем подготовки инспекторского состава, знанием основных тактико-технических характеристик технических средств таможенного контроля и способов их применения.

Целью исследования является необходимость выявления проблем применения технических средств таможенного контроля и разработки путей их решения.

Технические средства таможенного контроля позволяют определить характеристики перемещаемого товара (их количество, состав, физические и химические свойства, подлинность), выявить наличие тайников, в которых находятся или могут находиться запрещенные к перемещению товары в целях ускорения проведения таможенного осмотра (досмотра) и повышения его эффективности.

Таможенный контроль – совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и (или) обеспечение соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании [1].

Оснащение таможенных органов современным техническим оборудованием является основой успешного проведения таможенного контроля, а именно выявления и пресечения нарушений таможенного законодательства.

Перечень технических средств довольно обширен, основными являются:

- технические средства таможенного контроля;
- технические средства таможенной экспертизы;
- технические средства криминалистики;
- технические средства информационного обеспечения;
- технические средства связи и т.д.

У технических средств таможенного контроля (далее – ТС ТК) особые задачи. С помощью ТС ТК обеспечивается эффективность, оперативность, безопасность и успешность проведения таможенного контроля. Применение ТС ТК сокращает время проведения таможенного контроля и повышает эффективность работы таможенных органов.

Перечень ТС ТК устанавливается законодательными актами государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) [2].

Тем не менее, перечень необходимо обновлять, так как прогресс не стоит на месте и появляются новые и более усовершенствованные технологии, которые могли бы найти широкое применение в таможенных органах, тем самым сократив трудозатратность должностных лиц таможенных органов.

На данный момент, помимо общих, проблемой применения ТС ТК является то, что процесс проведения таможенного контроля замедлен, так как должностному лицу таможенного органа приходится записывать проведенный досмотр на электронный носитель, а затем переносить на персональный компьютер (далее – ПК), что занимает достаточное количество времени. Также достаточно часто некоторые формы таможенного контроля не могут быть применены из-за погодных условий, что опять же замедляет процесс проведения контроля.

Одним из вариантов решения этой проблемы является комплекс технических средств «Спрут» (далее – КТС «Спрут») с использованием беспроводной технологий связи, который связывается с устройствами видеонаблюдения на платформах Android и IOS, представленный на рис.1.





Рисунок 1. Действие КТС «Спрут»

К КТС «Спрут» прилагаются несколько насадок, который помогают в решении различных задач. Для проверки отсеков имеется насадка с сверхширокоугольным объективом на камере, а с помощью гибкой стойки может изменять угол обзора.

Если проводится осмотр, например, контейнеров с зерном, где невозможно перемещаться оператору, то можно применить камеру-эндоскоп, управление которой производится удаленно.

В комплект данного комплекса входят:

- набор штанг разной длины для различных объектов контроля;
- локтевой упор для универсальности использования прибора;
- штатив для универсальности использования прибора;
- несколько насадок с камерами.

На данный момент он не применяется в таможенных целях. Однако с его помощью, то есть «on-line», что позволяет регулировать процесс проведения таможенного досмотра воздушного судна и сократить временные затраты.

При введении такого комплекса в таможенные органы появляется необходимость создания единого информационного пространства, которое позволит надежно хранить не только фотографии и видеозаписи, но и иные материалы. А также поддерживать их в актуальном состоянии на всех ПК. Все данные, сохраненные в этом пространстве смогут синхронизироваться и быть надежно защищены, что будет происходить автоматически [3].

Таким образом, проведенный анализ проблем некоторых технических средств таможенного контроля позволяет нам сделать вывод, что КТС «Спрут» идеально подходит для таможенного контроля воздушных судов. Но он не ограничивается только таможенным осмотром воздушных судов, а распространяется на все виды транспорта, поэтому пока невозможно достичь максимальной эффективности данного комплекса.

Однако, если таможенные органы для достижения максимальной эффективности таможенного контроля будут учитывать новые технологии, то существенно снизятся временные затраты таможенных органов, а также

появится больше возможностей выявления несоблюдения таможенного законодательства. Данные направления должны в значительной степени улучшить состояние оснащенности и использования технических средств при применении различных форм таможенного контроля.

***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) 2018г.
2. Щерба М.Ю., Безуглов Д.А., Шевчук П.С. Особенности применения технических средств таможенного контроля при проведении отдельных форм таможенного контроля: учеб. - метод. пособие. Ростов н/Д: Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2016. 180 с.
3. Шевчук П.С., Щерба М.Ю. Совершенствование технологии таможенного контроля воздушных судов с применением технических средств таможенного контроля: академический вестник ростовского филиала Российской таможенной академии №3, 2016. 29 с.

**Галицына А.М.**

Российская таможенная академия, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Иванец Г.И.**

Российская таможенная академия, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин, к.ю.н., доцент

## **ДИНАМИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА**

Актуальность выбранной темы связана с тем, что те изменения, которые наблюдаются в области таможенных преступлений носят массовый характер. По причине чего наблюдается многочисленный уход виновных лиц от уголовной ответственности. Существующая законодательная система не затрагивает в достаточной мере наиболее опасную преступность в сфере таможенного дела – деятельность лиц, связанная с товарооборотом.

Одним из наиболее важных направлений деятельности таможенных органов является правоохранительная деятельность таможенных органов, включающая профилактику, предотвращение и пресечение преступлений в сфере таможенного дела. Преступление, расследование которых отнесено к компетенции таможенных органов – виновно совершенное, общественно опасное, уголовное-наказуемое деяние (действие или бездействие) деликтоспособного субъекта, связанное с осуществлением деятельности в сфере таможенного регулирования и относящееся к компетенции таможенных органов, ответственность за которое предусмотрена нормами УК РФ. Преступление, расследование которых отнесено к компетенции таможенных органов подразделяются на 2 группы: преступление, связанные с нарушением таможенных правил, нарушением требований различных аспектов, осуществляемых ими в рамках функций экспортного и валютного контроля (ст.200.1,200.2,226.1,229.1,189,190,193,193.1,194 УК РФ) и преступления, которые не связаны с нарушением таможенных правил, выявляемые таможенными органами при проверке документов, товаров, а также в рамках таможенного контроля, осуществляемого после выпуска товаров. Другими словами, данная группа содержит «сопутствующие» преступления:

- «сопутствующие» экономические преступления;
- «сопутствующие» служебные преступления;
- иные «сопутствующие» преступления.

Обратим внимание, что большое количество участников внешнеэкономической деятельности уклоняются от уплаты таможенных платежей. По оценкам экспертов [1], масштабы неуплаты платежей сопоставимы с бюджетом страны. Но обвинительные приговоры,

предусматривающие ответственность за совершения такого рода преступлений выносятся в отношении лишь 20-50 человек в год. Уголовное право не предусматривает в качестве субъектов уголовной ответственности юридических лиц, тогда как фактически они давно ими являются. Речь идет о крупных внешнеторговых контрактах между корпорациями, вследствие чего осуществляются масштабные поставки товаров, как правило, с уклонением от уплаты таможенных платежей. Тем самым государству наносится огромный материальный ущерб.

Стоит отметить, что существует многообразие факторов, влияющих на количество преступлений в сфере таможенного дела. К ним относятся: экономические (тенденции развития мировой торговли, количество участников внешнеэкономической деятельности), политические (политическая ситуация в стране, изменение законодательства), коррупционные факторы, запреты и ограничения в торговле (запрет на ввоз или вывоз определенных товаров или введение ограничений), а также законодательные факторы («пробелы» в законодательстве). Динамика таможенных преступлений такова: на рисунке 1 представлено количество возбужденных дел в сфере таможенного дела с 2012 по 2017 годы.

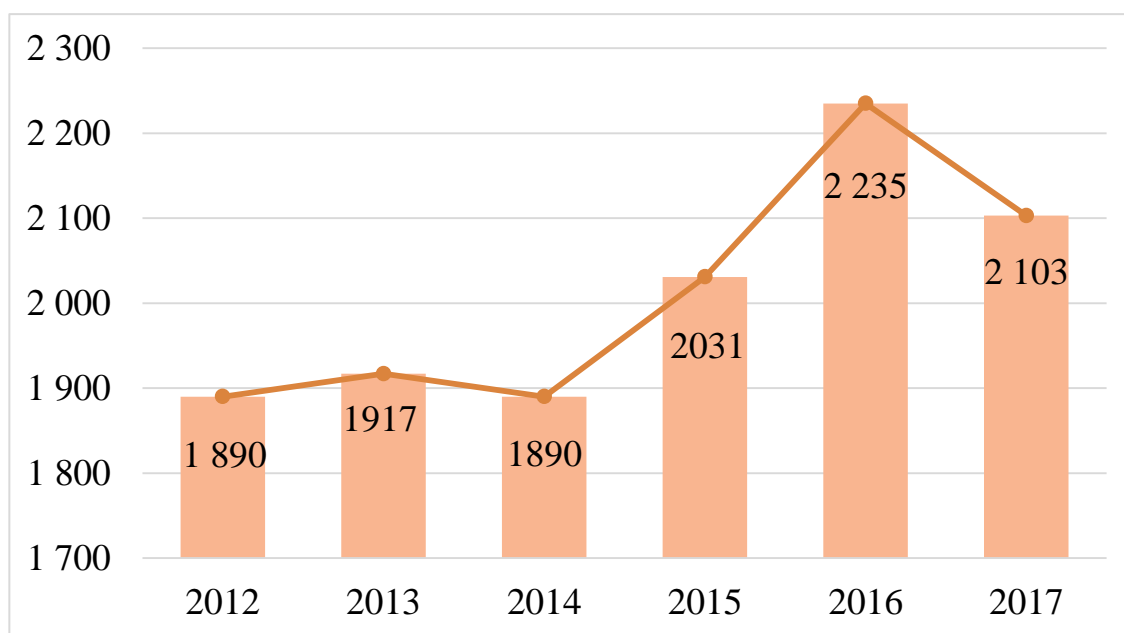


Рисунок 1. – Количество возбужденных уголовных дел в сфере таможенного дела (2012-2017 гг.)

По приведенным данным можно сделать вывод: количество таможенных преступлений имеет положительную динамику роста. Наибольшее число преступлений зафиксировано в 2016 г., что может быть связано с политикой санкций против России. Стоит отметить, что впервые за 5 лет в 2017 году количество преступлений сократилось по отношению к прошлому году, но данное снижение малозначительно. Анализ динамики

преступлений подтверждает тот факт, что таможенный контроль в сфере внешнеэкономической деятельности России остается недостаточно эффективным.

Далее обратимся к практической стороне таможенных органов по борьбе с преступлениями. При наличии признаков преступления орган дознания в порядке, установленном ст.146 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, возбуждает уголовное дело. К органам дознания относятся органы исполнительной власти, наделенные в соответствии с федеральным законом полномочиями по осуществлению оперативно-розыскной деятельности (ст.40 УПК РФ) [2]. В соответствии со ст.13 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности» к таким органам относятся таможенные органы [3]. С учетом ст.151 УПК РФ таможенные органы Российской Федерации возбуждают и производят дознание по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных статьями 194 частями первой и второй, 200 частью первой Уголовного кодекса Российской Федерации[4].

Наиболее распространенными преступлениями являются: контрабанда сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, огнестрельного оружия или его основных частей, взрывных устройств, боеприпасов, оружия массового поражения, средств его доставки, иного вооружения, иной военной техники (226.1УК РФ), уклонение от уплаты таможенных платежей (ст.194 УК РФ), незаконное использование документов для образования юридического лица) (ст.173.2УК РФ).

Самое большое количество возбужденных дел в сфере таможенного дела относится к статье 226.1 УК РФ. К данной статье также относится контрабанда стратегически важных товаров, поименованных в постановлении правительства [5]. Доля контрабанды от общего количества возбужденных уголовных дел за 2017 год составила 52%, 2016 – 43%, 2015 – 52%, 2014 – 62%.

Второе место в общем количестве таможенных преступлений, занимают деяния, связанные с уклонением от уплаты таможенных платежей, но оказывающие весомое влияние на развитие экономики, квалифицируемые по ст.194 УК РФ. За 2017 год возбуждено 481 уголовное дело, что составляет 23% от общего количества возбуждённых дел в сфере таможенного дела. Необходимо отметить, что преступления, связанные с уклонением от уплаты таможенных платежей относятся к уголовно наказуемым, если сумма неуплаченных таможенных платежей за товары, перемещенные через таможенную границу Евразийского экономического союза превышает 2 млн рублей. Преступления по данной статье имеют 2 направленности: преступления, связанные с занижением таможенной стоимости и преступления, связанные с полной неуплатой. Пресечение данных преступлений имеет особое значение для государства, ведь неуплаченные платежи не поступают в бюджет, что отрицательно сказывается на развитии

экономики в стране. Выделим предложения по совершенствованию методов борьбы с преступлениями, отнесенными к ст.194 УК РФ:

1. Усиление системы государственного контроля (финансового, валютного в особенности).
2. Необходимо пересмотреть вопрос о привлечении юридических лиц к уголовной ответственности в сфере таможенного дела, ведь товарооборот осуществляется на основе экономической преступности корпораций.
3. Повысить требовательность и спрос за выполнение органами предварительного расследования возложенных на них функций.
4. Повысить качество прокурорского надзора по делам о таможенных преступлениях.
5. Разработать методику и рекомендации по борьбе с таможенными преступлениями на основе зарубежного опыта.
6. Повысить квалификацию должностных лиц таможенных органов в сфере оперативно-розыскных мероприятий.
7. Введение более строго наказания, предусмотренного УК РФ.

Таким образом, устранение названных недостатков в таможенном, уголовно-правовой политике, законодательстве и правоприменительной практике, использование должностными лицами методики, основанной на практическом опыте по борьбе с преступлениями, связанными с неуплатой таможенных платежей, представляется возможным повысить уровень выявления и предотвращения подобных преступлений, получить реальный эффект в борьбе с таможенной преступностью. А с повышением квалификации должностных лиц в данной сфере можно постепенно сводить количество преступлений, связанных с неуплатой к минимальному значению.

***Библиографический список:***

1. Килина И.П. Анализ деятельности таможенных органов по взысканию задолженностей по уплате таможенных платежей//Электронный научный журнал «Таможенное дело и внешнеэкономическая деятельность компаний». URL: <http://customs.esrae.ru>
2. Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. № 440-ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в части уточнения полномочий начальника органа дознания и дознавателя» //СПС «Консультант Плюс».
3. Федеральный закон «Об оперативно-розыскной деятельности» от 12.08.1995 № 144-ФЗ (последняя редакция) //СПС «Консультант Плюс».
4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 29.07.2018) //СПС «Консультант Плюс».
5. Постановление Правительства РФ от 13.09.2012 № 923 (ред. от 31.08.2018) «Об утверждении перечня стратегически важных товаров и ресурсов для целей статьи 226.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» //СПС «Консультант Плюс».



**Гальцова Д. А., Демирова З. З.**

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», студенты ФБТДиЭБ

**Научный руководитель**

**Антипова Л.Г.**

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», старший преподаватель

## **К ВОПРОСУ НЕОБХОДИМОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС**

Аннотация: В статье рассмотрены основные проблемы, с которыми столкнулись страны-члены ЕАЭС после введения нового таможенного кодекса. Авторы на основе проведенного анализа мнения экспертов и информационных источников выявили основные проблемы, связанные с нововведениями таможенного кодекса. На примере РФ и Белоруссии показано влияние нового ТК ЕАЭС на таможенное законодательство.

С 1 января 2018 года начал действовать Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Новый документ обеспечивает единое таможенное регулирование на территории стран-участниц ЕАЭС, упрощает прохождение таможенных формальностей, создает более комфортные условия для участников внешнеэкономической деятельности.

Важно то, что Таможенный кодекс Евразийского экономического союза – это первый международный договор в области регулирования таможенных правоотношений, который разрабатывался совместно всеми заинтересованными сторонами: государственными органами, участниками ВЭД и специалистами Евразийской экономической комиссии. До принятия проекта ТК ЕАЭС складывалась практика, в рамках которой международные договоры разрабатывались только представителями государственных органов, а потом в каждой стране ЕАЭС начиналось внутригосударственное согласование готовых проектов уже на национальном уровне с участием представителей бизнеса [2].

В целом, ТК ЕАЭС затронул различные направления таможенного дела, среди которых таможенные операции, таможенные процедуры, таможенный контроль и таможенные платежи. Поэтому, перед таможенными службами стран ЕАЭС остро встал вопрос по реализации масштабных мероприятий связанных с совершенствованием технологий совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля.

Относительно перспектив применения норм нового кодекса были некоторые опасения. В частности касалось это того, что многие положения, по крайней мере, в первое время будут неправильно применяться. Этот момент связан со сложностью восприятия самого кодекса в части

терминологии. Однако, следует отметить, что в целом ничего существенного не поменялось. Введены некоторые новые термины (например, денежные инструменты, предварительная информация, сооружения/установки, искусственные острова), а некоторые старые термины упрощены или уточнены.

Переход в IT-сферу представляет собой проблему для бизнеса многих стран, привыкшего работать по устоявшейся модели. Это требует приобретения новых навыков, но и предоставляет современные возможности.

Стоит обратить внимание на проблемы, с которыми столкнулись государства-члены ЕАЭС на данный момент.

Ряд проблем появилось у РФ. В первую очередь они коснулись Калининградской области не имеющей общей границы с территорией РФ. Самый западный российский регион, с одной стороны, является свободной таможенной зоной. С другой стороны, добраться из российского эксклава до остальной территории Евразийского экономического союза по суше невозможно, не пересекая территорию Евросоюза. Из-за этих особенностей новый таможенный кодекс обязал калининградцев подтверждать не принадлежность их личных вещей к иностранным товарам, а нормировать вес багажа и стоимость. Если его вес превышает 50 килограммов, а стоимость более 1500 евро то появилась необходимость растаможить багаж по ставке четыре евро за килограмм.

Конечно, граждане могли избежать уплаты пошлин, выполнив определенные требования ТК ЕАЭС, а именно предоставление определенного пакета документов, подтверждающий, что данный гражданин переселяется на постоянной основе в другой субъект Российской Федерации (пометка в паспорте о регистрации, решение о переводе военнослужащего, справка Федеральной миграционной службы). К счастью, Минфин России утвердил документ, определяющий процедуру вывоза личного имущества, что помогло избежать столкновение граждан с этой проблемой, но если взглянуть по другому, поправки необходимо было вносить раньше, еще в федеральный закон об особой экономической зоне в Калининградской области, тогда бы никаких проблем с переездом не возникло и россиянам не пришлось бы доказывать, что они граждане РФ [3].

И это не единственная проблема Калининградской области, которую пришлось решать через поправки федерального закона об особой экономической зоне в Калининградской области [1].

Еще одна трудность была связана с нововведением согласно которому под режим свободной таможенной зоны могут быть оформлены только находящиеся в собственности транспортные средства, то есть это появление дополнительных пошлин на транспортные средства, находящиеся в аренде и лизинге.

Так же определенные проблемы возникли у Белоруссии. Критики ТК ЕАЭС указывают на то, что под маркой Евразийского союза Россия создает «мини-СССР» — с единым центром и бесправными национальными правительствами. Белорусских чиновников смущает то, что ТК ЕАЭС фактически вводит запрет на вмешательство национального законодательства в таможенное администрирование.

Многие из представителей бизнеса и правительства Белоруссии считают, что ТК устанавливает барьеры для бизнеса и формирует новые проблемы, с которыми белорусские бизнесмены еще не сталкивались. Так, например, переход на электронный товарооборот разрушит наработанные связи товаропроводящих сетей. В первую очередь пострадают добросовестные исполнители белорусского законодательства (представители малого бизнеса, отработавшие логистику, заказы и поставки товара по сезонам). Крупные импортеры столкнутся с проблемами поставок товара при введении маркировки (чипирования) и электронного товарооборота. При этом условия поставок в ЕАЭС будут постоянно ужесточаться. Россия уже является членом ВТО и использовать принципы ВТО в сфере торговли, так что от Таможенного кодекса больше всего пострадает Беларусь, которая не имеет преференций ни по ценам, ни по условиям поставок. [5]

Вероятно, это приведет к тому, что Белоруссии придется менять свою внешнеторговую политику, так как теперь Россия сможет вмешиваться в торговые операции между странами ЕАЭС, контролируя транзитные потоки товаров.

В целом, те проблемы, которые ЕЭК видел на тот момент, и те вопросы, которые поступали в Комиссию, были обоснованы тем, что национальное законодательство отсутствовало. На тот период, закон о таможенном регулировании был принят только в Республике Казахстан. В остальных странах были приняты только экстренные нормативные акты, которые позволяли работать в части, не противоречащей Кодексу.

За год до нового ТК ЕАЭС приняли около 40 первоочередных актов, часть из которых вступила в силу одновременно с ТК ЕАЭС, а часть начало действовать через несколько месяцев, после доработки программных средств таможенных органов, в следствии чего, ЕЭК сформировала три перечня.

В первый вошли документы, позволяющие практически использовать заложенные в кодексе преимущества, во второй – акты, обеспечивающие технические аспекты для реализации решений первого перечня, в третий включены все наиболее объемные документы, требующие переработки, поскольку они написаны под старые технологии (инструкции, классификаторы и т.п.) [4].

Получается, что на осуществление торговли Белоруссии оказывают влияние принимаемые в ЕЭК и в правительстве России.

Одним из выходов из сложившейся ситуации может быть создание межнациональной структуры, которая будет заниматься анализом действий

внутри ЕАЭС и адекватно реагировать на новшества. Если этого не сделать, то национальные бизнес-союзы не справятся с тем объемом нормативных документов, который будет готовить ЕЭК.

Таким образом, введение нового ТКЕАЭС помимо большого количества положительных моментов выявил ряд разнообразных проблем, с которыми сталкиваются страны участницы ЕАЭС. Для устранения этих недостатков потребуется определенный адаптационный период в течении которого национально законодательство стран участниц будут приведены в соответствие с новыми нормами ТК ЕАЭС.

***Библиографический список:***

1. Проект Приказа Министерства финансов РФ "Об утверждении временного порядка завершения действия таможенной процедуры свободной таможенной зоны в отношении товаров для личного пользования, вывозимых физическими лицами, постоянно проживавшими на территории Калининградской области, переселившимися с территории Калининградской области на постоянное место жительства на остальную часть территории Российской Федерации, а также военнослужащими и должностными лицами федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, убывающими с территории Калининградской области на новое место службы на остальную часть таможенной территории Евразийского экономического союза"/ Подготовлен Минфином России 15.02.2018.

2. Щерба М.Ю., Шевчук П.С. Новые подходы к таможенному администрированию в рамках Евразийского экономического союза: проблемы и перспективы // Управление инвестициями и инновациями. 2016. № 2. С. 111-116.

3. Российская газета URL: <https://rg.ru/2018/02/08/reg-szfo/lichnye-veshchi-kaliningradcev-priravniali-k-inostrannym-tovaram.html>, свободный. – Яз. рус.

4. Ассоциация некоммерческое партнерство профессиональных таможенных операторов URL: <http://profcustoms.com/meropriyatiya/2018/424-pervye-itogi-raboty-novogo-kodeksa>, свободный. – Яз. рус.

5. Газета «Русский еврей» URL: <http://rusjev.net/2018/01/09/belarus-uzhe-sozhaleet-ovstuplenii-v-eaes/>, свободный. – Яз. рус.

**Грибенко А.А.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

## **МЕСТО, РОЛЬ И ПРОБЛЕМА МАРКЕТИНГА В СФЕРЕ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ**

Единое таможенное экономическое пространство в рамках Евразийского экономического союза в процессе своего формирования определило условия становления и развития рынка таможенных услуг.

Если под деятельностью в области таможенного дела подразумевать услугу, то мы можем направить и использовать все возможные знания и инструменты на ее улучшение и совершенствование.

В науке маркетинг понимается как рыночно ориентированная система управления. Но под маркетингом подразумевается не управление финансами и производством. Это, прежде всего, ориентация на запросы рынка для долговременного воздействия на его интересы и элементы. Собственно, без чего рынок не сможет функционировать эффективно.

Изучив многочисленные определения «маркетинга», можно представить маркетинг следующим образом. Маркетинг – это система рыночного управления, которая для долгосрочного успеха фирмы (организации) должна осуществляется посредством детального анализа потребностей потребителя, разработки средств для улучшения предоставляемых услуг, а также поиска наиболее оптимального решения стоящих перед организацией, предприятием или государственными структурами вопросов.

Исходя из вышесказанного, следует заключить, что сейчас маркетинг направлен на установление долгосрочных отношений, из чего следует, что маркетинг ориентирован на развитие партнерских отношений. Также для таможенного дела большое значение играют и такие положения, как повышение качества, развитие обслуживания и повышение своей значимости на рынке таможенных услуг.

Партнерские отношения ФТС с бизнесом, в свою очередь, направлены на совершенствование экономического, социального и технологического сотрудничества. Результатом чего должно стать снижение затрат, возникающих при заключении контрактов, а также сократить проведение таможенных процедур. Важным инструментом реализации упрощения таможенных процедур, налаживание экономических связей, коммуникации и взаимодействия необходимо развитие взаимоотношений таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Таким образом, необходимо отметить, что задачей таможенных органов в рыночных условиях является обеспечение интересов субъектов предпринимательской деятельности и участников ВЭД.

Дианова В.Ю. и Макрусев В.В. определили, что современная идея маркетинга таможенных услуг направлена на поиск путей обеспечения конкурентоспособности таможенной службы при решении задач, связанных с ростом экономики и благосостояния общества, наряду с соблюдением законодательства Российской Федерации в сфере таможенного дела. [2;216]

Вышеизложенное подталкивает нас к размышлениям о роли маркетинга таможенных услуг, которые представляют собой услуги особого рода, связанные с защитой экономической безопасности государства, с обеспечением интересов национальной экономики и направленные на развитие внешнеэкономических связей. [1]

Основная функция маркетинга в таможенной сфере – помощь в приспособлении к рынку и налаживании отношений в процессе взаимовыгодных отношений между организацией и потребителями на рынке таможенных услуг. Иными словами, таможенный маркетинг выступает способом привлечения потребителей и сохранения покупателей для долгосрочного сотрудничества.

Порядок проведения услуг как в таможенной сфере должен быть организован и управляем. Поэтому таможенную систему представляют на основе двух частей:

1. Система услуг – которая представляет собой единый комплекс таможенных услуг и компоненты управления услугами;
2. Потребители услуг – которыми выступают участники ВЭД и государство

На основе такой системы «производство» и «потребление» таможенных услуг производится при реализации таможенной деятельности, а результаты этой деятельности, выраженные в объеме, качестве и эффективности предоставленных услуг – структурой и организацией процесса их «производства», маркетинговой стратегией и тактикой предоставления услуг.

Для отчетности таможенная служба ежегодно публикует отчеты о повышении качества предоставляемых услуг в той или иной сфере своей деятельности. Так, по итогам 2017 года на сайте ФТС представлены отчеты о мониторинге качества предоставляемых услуг в области информирования об актах таможенного законодательства и консультированию по вопросам таможенного дела (или иным вопросам), предварительных решений по определению страны происхождения товаров, предварительных решений по определению кода товаров согласно ТН ВЭД ЕАЭС и др. [3]

Также в морских пунктах пропуска реализуется в рамках развития ФТС России 2020 года единый информационный портал Морской Порт, с помощью которого таможенные органы предоставляют участникам ВЭД предварительную подачу всех необходимых документов в рамках предварительного декларирования для ускорения совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля.



Разумеется, таможенные органы вкладывают довольно много сил для повышения качества предоставляемых ими услуг, но данная работа не в полной мере эффективна и соответствует задачам, стоящим перед Федеральной таможенной службой. С одной стороны, таможенные органы сталкиваются с непониманием участниками ВЭД принимаемых нововведений по совершенствованию таможенного регулирования. С другой стороны, участники ВЭД, желая ускорить или оптимизировать международное движение товаров, не могут осуществить это без сотрудничества с таможенными органами. Таким образом, взаимоотношения между таможенными органами и участниками ВЭД недостаточно развиты и требуют путей их налаживания.

Представленные выше обстоятельства свидетельствуют о том, что взаимодействие таможни и бизнеса на довольно низком уровне. Опираясь на вышеизложенные проблемы, можно сформировать следующие пути решения, которые смогут поспособствовать развитию системы маркетинга в таможенной сфере:

1. В первую очередь необходимо проанализировать нынешний рынок таможенных услуг, выявить слабые места и начать разработку стратегии, которая поможет повысить уровень предоставляемых услуг;
2. Определить необходимость той или иной услуги (при определении услуги, которая не способна улучшить работу таможенных органов и которую можно заменить другой существующей услугой);
3. Совершенствовать техническую оснащённость таможенных органов;
4. Разработать инструкцию для участников ВЭД, в которой будет описан алгоритм предоставления услуг и разъяснение сложных аспектов законодательной базы, в которой участники ВЭД допускают наиболее количество ошибок.

Таким образом, важным направлением деятельности таможенных услуг является взаимодействие таможенных органов и бизнес-структур. Чем качественнее и быстрее осуществляется прохождение таможенного оформления, тем меньше времени и трудовых ресурсов требуется контрагенту для осуществления внешнеэкономической сделки, результатом чего является рост внешнеторгового оборота. В данном случае выигрывают все, поскольку увеличение и ускорение товарооборота способствует росту прибыли организации, а для таможенных органов это возможность эффективнее выполнять одну из своих целей – пополнение федерального бюджета.

***Библиографический список:***

1. Анализ финансово-хозяйственной деятельности таможенных организаций: Учебно-методическое пособие. – М.: РИО РТА, 1999

2. Дианова В.Ю., Макурусев В.В. Маркетинг в сфере таможенных услуг. Учебник. -М.: РИО РТА, 2005
3. Федеральная таможенная служба URL: <http://www.customs.ru/> (дата обращения: 24.09.2018)

**Грошева К.В.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент юридического факультета

**Научный руководитель**

**Касторский Г.Л.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин, д.ю.н.

## **ПРОЦЕСС ДЕТЕРМИНАЦИИ КОНТРАБАНДЫ АЛКОГОЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ И ТАБАЧНЫХ ИЗДЕЛИЙ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ**

Такой вид преступной деятельности как контрабанда имеет международный характер с давних времен. Международный уровень борьбы с контрабандой появляется, когда противодействие преступности, которое относится к внутренней деятельности конкретного государства и осуществляется мерами правового характера на национальном уровне, нуждается в общей работе двух или нескольких государств. Потребность в международном взаимодействии возникает, в первую очередь, для пресечения и предотвращения особо опасных преступлений, которые посягают как на национальный, так и на международный правопорядок.

В последнее время контрабанда алкогольной продукции табачных изделий распространилась достаточно широко, что можно объяснить такими явлениями как изменение порядков перемещения товаров и транспортных средств через границы государств, мировая интеграция, расширение международных связей в сфере внешней торговли.

Говоря о международном уровне, следует отметить, что в Гельсингфорсе государствами (СССР, Германия, Эстония, Норвегия, Швеция, Дания, Финляндия, Польша и Вольный Город Данциг и Латвия) 19 августа 1925 года была заключена Конвенция о пресечении контрабанды алкогольных товаров. Текст Конвенции использует термин «контрабанда», но пояснение содержанию данного понятия не приводится [6]. Государства-участники Конвенции о пресечении контрабанды алкогольных товаров оценивают контрабанду алкогольных товаров как преступное деяние, которое несет опасность для социального благосостояния. Также государства волеизъявлением на заключение данной конвенции говорят о том, что борьбу с контрабандой алкогольных товаров надо вести всевозможными средствами, отмечая при этом, что заключение международных правовых актов является одним из самых важных элементов противодействия данному преступлению. В соответствии с Конвенцией о пресечении контрабанды алкогольных товаров «каждая из Договаривающихся сторон обязуется не позволять вывоза за границу алкогольных товаров на судах, включая сюда таможенные

склады и вольные гавани» [1]. Статус данной конвенции является действующим и большинство ее положений остаются актуальными [4]. Так, например, Конвенция о пресечении контрабанды алкогольных товаров закрепляет положения о сотрудничестве таможенных органов по вопросам противодействия контрабанде алкогольных товаров, а также об информационном взаимодействии сторон Конвенции о состоянии контрабанды и о лицах, которые совершают рассматриваемое преступное деяние.

Общим для всех преступлений, наносящих ущерб международному экономическому и социально-культурному развитию, в том числе и контрабанды, является объект их посягательства. Контрабанда алкогольной продукции и табачных изделий посягает на порядок в области внешней торговли, наносит ущерб прогрессивному развитию экономических отношений между государствами, международной торговле, что, в свою очередь, существенно нарушает государственный и экономический суверенитет конкретных стран. В силу того, что контрабанда подрывает, в том числе экономическую, основу государств, она признана наиболее опасной из всех видов таможенных преступлений. Общая заинтересованность государств в борьбе с контрабандой совершенно обоснованно предопределяет последнюю в качестве объекта их международного сотрудничества, в связи с чем, в отдельных случаях государства стремятся объединить свои усилия для борьбы в этом направлении [4].

В настоящее время существует достаточное количество различных международных документов, регламентирующих или затрагивающих вопросы борьбы с контрабандой.

Причинами роста контрабанды на международном уровне являются:

- 1) неоправданно высокие ставки отдельных видов налогов и пошлин;
- 2) низкий уровень налогового и таможенного контроля;
- 3) коррумпированность правоохранительных и контролирующих органов;
- 4) несоответствие уровня налоговых и таможенных ставок;
- 5) низкий уровень благосостояния граждан, когда малообеспеченные люди, подгоняемые безысходностью, сознательно участвуют в нелегальном бизнесе.

Международная арена представляет собой место, где происходит огромное количество событий, которые оказывают влияние на распространение и рост контрабанды алкогольной продукции и табачных изделий. Особое воздействие на развитие этого преступного деяния оказывают гражданские войны, изменчивая политическая обстановка в разных странах.

С другой стороны, на развитие контрабанды алкогольной продукции и табачных изделий могут оказывать влияние и такие процессы, как налаживание экономических связей, всемирная глобализация. Одной из самых важных проблем является криминальная глобализация в экономической сфере. Результатом этого становится нелегальный международный рынок, который, в большинстве своем, контролируется организованной преступностью. Он существует за счет, как контрабанды запрещенных товаров, так и легальных (табачные изделия, алкоголь). Стоит также сказать о том, что на сегодняшний день нет самостоятельного международно-правового акта, направленного на борьбу с контрабандой, в том числе с контрабандой алкогольной продукции и табачных изделий. Некоторые акты международного права содержат нормы, регламентирующие незаконное перемещение через границы государств оружия, наркотиков, фальшивых денежных знаков, культурных ценностей и алкогольных товаров. По большей части, контрабанда представляет собой составной элемент незаконного оборота перечисленных предметов. Правовая регламентация сотрудничества государств по делам связанным с контрабандой на международном уровне обычно создаются на нескольких уровнях: двустороннем (между двумя конкретными государствами), региональном (между государствами, которые находятся на одной географической территории) и многостороннем (международном).

Таким образом, можно сделать вывод, что процесс детерминации контрабанды алкогольной продукции и табачных изделий на международном уровне в большой степени отражает причины и условия данного преступления внутри нашего государства.

***Библиографический список:***

1. Конвенция о пресечении контрабанды алкогольных товаров от 19.08.1925 // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. V.- М., 1930. С. 46 - 53.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018, с изм. от 25.04.2018) // Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.
3. Родионов В.В. Контрабанда как неотъемлемая часть современного государства // Журнал «Международное научное издание современные фундаментальные и прикладные исследования». — 2016. — № 1(20) — С. 253-258.
4. Кравцов Р.В., Лисаускайте В.В. Контрабанда в международном праве // Журнал «Сибирский юридический вестник». — 2006. — №3. — С. 45-56.
5. Согомонов Д.К. Международно-правовые основания криминализации контрабанды в национальном уголовном законодательстве // Журнал «Научные проблемы международных исследований». — 2012. — №3. — С. 168-173.
6. Василенко Е.В. Нормативно-правовые основы сотрудничества государств по борьбе с контрабандой // Журнал «Ученые записки Санкт-Петербургского им. В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии». — 2013. — № 1(45). — С. 108-117.

**Гуменюк А.О., Хмелева Д.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Слепкова О.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

### **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ «TAX FREE» В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Система «Tax Free» – специально разработанный механизм, который предполагает возврат суммы налога на добавочную стоимость (далее – НДС) гражданами иностранных государств, кроме стран, которые входят в состав Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), то есть гражданам из Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Армения, Республики Казахстан и Кыргызской Республики, приобретенных ими на территории Российской Федерации (далее – РФ) в организациях, который осуществляют розничную торговлю товарами, в отношении которых исчисляется налог.

Так, с 1 января 2018 года в РФ заработал закон о Tax Free, в соответствии с которым физические лица – граждане иностранных государств имеют право на компенсацию суммы налога, уплаченной этим же физическим лицом в составе цены товара организациям розничной торговли (в том числе при осуществлении ими деятельности через обособленное подразделение), в виде выплаты денежных средств посредством предоставления документа (чека).

До 1 октября 2018 года в РФ будет действовать временный порядок компенсации налога, но позже планируется запустить полноценную электронную автоматизированную систему, благодаря которой в дальнейшем можно будет осуществить безбумажный возврат НДС [2]. Однако, данный закон не распространяется на товары, которые отнесены к подакцизным, определенные в статье 181 Налогового кодекса Российской Федерации [3].

К условиям, которые служат для получения такой компенсации, относят реализацию товаров со стороны организации, осуществляющей розничную торговлю или её обособленное подразделение, на сумму не менее 10 (десяти) тысяч рублей с учетом налога на добавленную стоимость в течение 1 (одного) календарного дня.

Касаясь других стран, в которых можно получить вычет, действуют иные условия, представленные в табл. 1.



Таблица 1. Условия оформления Tax Free в разных странах

Страна	Минимальная сумма покупки, евро	Максимальный размер НДС	«Срок действия» чистой формы Tax Free	«Срок действия» проштампованной формы	Нельзя получить VAT (НДС)
Польша	48	23	7 месяцев	3 месяца	Топливо, услуги
Литва	58	21	3 месяца	Неограниченный	Алкоголь, табак, ювелирные изделия, товары для транспортных средств, топливо
Чехия	79	21	3 месяца	6 месяцев	Продукты, оружие, транспортные средства
Испания	90,16	21	5 лет	3 месяца	Без ограничений
Италия	155	21	3 месяца	3 месяца	Топливо, транспортные средства
Франция	175,01	33	6 месяцев	3 месяца	Табак, лекарства, транспортные средства
Германия	25	19	4 года	3 месяца	Транспортные средства
Греция	120	23	Все возвраты временно приостановлены		
Турция	44	18	3 месяца	3 месяца	Без ограничений

Документ (чек) оформляется на основании 1 (одного) или нескольких кассовых чеков, которые отпечатаны в течение 1 (одного) календарного дня с применением контрольно-кассовой техники, адрес установки которой соответствует месту размещения организации розничной торговли (или её обособленного подразделения).

Документами, которые подтверждают право физического лица на компенсацию суммы НДС, признаются паспорт, выданный уполномоченным органом иностранного государства, который не является государством-членом ЕАЭС, и по которому данное физическое лицо въезжало на территорию РФ, и документ (или чек) для компенсации возврата суммы НДС, который был выдан иностранному гражданину организацией, осуществляющей розничную торговлю с отметкой таможенного органа РФ, которая подтверждает факт вывоза приобретенного товара с территории РФ за пределы таможенной территории ЕАЭС через пункты пропуска через Государственную границу РФ в срок, составляющий 1 (один) год с момента приобретения товара в организациях, осуществляющих розничную торговлю

при условии вывоза купленного товара в течение 3 (трех) месяцев со дня их приобретения за пределы таможенной территории ЕАЭС через пункты пропуска через Государственную границу РФ.

Проставление отметки таможенного органа РФ, который подтверждает факт вывоза иностранным гражданином товара, который был приобретен у организации розничной торговли и при реализации которого был исчислен НДС, производится путем проставления оттиска личной номерной печати должностного лица таможенного органа на документе (чеке) в правом нижнем углу при соблюдении сроков оформления и подачи документа для компенсации денежных средств [4], а также:

1) при предъявлении иностранным гражданином таможенному органу:

– вывозимых в сопровождаемом багаже товаров, которые не были в потреблении и указаны в документе (чеке);

– документа (чека) в произвольной форме, где содержатся необходимы сведения, такие как:

а. порядковый номер и дата составления чека

б. порядковый номер и дата кассового чека, который был выдан организацией, осуществляющей розничную торговлю товарами

в. наименование, ИНН организации розничной торговли или её обособленного подразделения

г. ФИО физического лица, написанные буквами латинского алфавита в соответствии с паспортными данными

д. номер паспорта физического лица

е. наименование иностранного государства, уполномоченным органом которого был выдан паспорт

ж. наименование реализованных товаров и единица измерения

з. номера (артикулы) товаров при их наличии по каждому наименованию товара

и. количество (объем) реализованных товаров по каждому наименованию товара

к. сумма НДС

л. стоимость реализованных товаров с учетом сумма НДС по каждому наименованию товара

м. штриховой код, который позволяет с применением считывающих устройств осуществлять идентификацию номера документа (чека) для компенсации суммы НДС

– паспорта, который был выдан уполномоченным органов иностранного государства, который не является государством-членом ЕАЭС, по которому физическое лицо – иностранный гражданин въезжал на территорию РФ

2) при соответствии сведений об иностранном гражданине, которые указаны в документе (чеке) для компенсации суммы НДС, сведениям,

содержащимся в паспорте, по которому физическое лицо въезжало на территорию РФ, а также о товарах, указанных в документе (чеке) для компенсации суммы НДС, – товарам, фактически предъявленным должностному лицу таможенного органа [5].

При проставлении отметки должностное лицо таможенного органа указывает дату ее проставления, то есть число, месяц, год. Далее такой документ (чек) с отметкой таможенного органа возвращается иностранному гражданину.

Распоряжением Правительства РФ от 07.02.2018 №173-р «Об утверждении перечня пунктов пропуска через Государственную границу РФ, при вывозе через которые, иностранным гражданам компенсируют сумму НДС уплаченную ими в составе цены приобретенных товаров организациям розничной торговли» определен список пунктов пропуска, к которым относятся [6]:

- I. Автомобильные пункты пропуска
  - 1. Мамонова (Гжехотки)
- II. Воздушные пункты пропуска
  - 1. Москва (Внуково)
  - 2. Москва (Домодедово)
  - 3. Москва (Шереметьево)
  - 4. Санкт-Петербург (Пулково)
  - 5. Сочи
  - 6. Владивосток (Кневичи)
- III. Морские пункты пропуска
  - 1. Владивосток

Основными операторами возврата налога являются Global Blue, Global Refund, Premier Tax Free и CashBack.

Global Blue является чуть ли не самым передовым и модернизированным оператором возврата НДС, имея свою собственную карту SHOP TAX FREE, с помощью которой данные автоматически переносятся на форму Tax Free, что значительно экономит время.

Также стоит отметить, что есть возможность осуществления компенсации налога в нескольких формах, то есть не только посредством возврата денежных средств за счет приобретения товаров в организациях розничной торговли или её подразделениях. Так, Global Blue предлагает владельцам кредитных карт UnionPay несколько форм возврата:

- 1) досрочный возврат наличными прямо в точке розничной торговли, то есть возврат НДС производится непосредственно в магазине;
- 2) досрочный возврат на карту владельца в магазине, то есть физическое лицо получает пересчитанную сумму или опция возврата отражается в виде скидки на покупки;
- 3) возврат наличными в офисах возврата, то есть получение НДС осуществляется наличными в одном из офисов возврата, при этом

физическое лицо – владелец карты UnionPay должен оставить данные своей карты в качестве гарантии того, что проштамованная личной номерной печатью должностного лица таможенного органа форма Tax Free будет возвращена в офис;

4) возврат на карту UnionPay в воздушных пунктах пропуска.

На сайте оператора Global Blue можно также воспользоваться некоторыми функциями, которые могут облегчить решение проблем, связанных с возвратом НДС:

1) посчитать сумму возврата, воспользовавшись Tax Free калькулятором, в котором вводится страна покупки, сумма покупки (с указанием валюты, действующей на территории данной страны) и происходит перерасчет суммы возврата;

2) найти пункт возврата;

3) отследить возврат – для проверки статуса возврата налога указывается номер Tax Free формы (DOC ID) и сумма покупки;

4) отслеживание возврата с помощью мобильных устройств. После совершения покупки, на смартфон приходит уведомление, которое содержит ссылку на сайт Mobile Customer Care, где можно узнать необходимую информацию по оформлению документов (чеков), а также отслеживать статус возврата НДС.

Таким образом, введение механизма возврата Tax Free на территории России должно положительно сказаться на продажах российских организаций, осуществляющих розничную торговлю. Согласно прогнозам Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, рост торгового оборота после может составить предположительно от 33 миллиардов до 500 миллиардов рублей. Также Россия должна стать более привлекательной для иностранных туристов.

#### ***Библиографический список:***

1. Федеральный закон «О внесении изменений в статью 88 части первой и главу 21 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» от 27.11.2017 № 341-ФЗ. URL:<https://clck.ru/D5sDT> (Дата обращения: 28.03.2018).

2. В России заработала система tax free / Российская газета. URL:<https://clck.ru/D5sEC> (Дата обращения: 28.03.2018).

3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ. Статья 181. Подакцизные товары. URL:<https://clck.ru/D5sEU> (Дата обращения: 28.03.2018).

4. Приказ ФТС России от 22.02.2018 № 245 «Об утверждении Порядка проставления отметки таможенного органа Российской Федерации на документе (чеке), подтверждающей факт вывоза товаров с территории Российской Федерации за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза (за исключением вывоза товаров через территории государств - членов Евразийского экономического союза) через пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 16.03.2018 № 50385). URL: <https://clck.ru/D5sEe> (Дата обращения: 28.03.2018).

5. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ. Статья 169.1. Компенсация суммы налога физическим лицам – гражданам иностранных государств при вывозе товаров за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза. Порядок и условия осуществления такой компенсации. URL: <https://clck.ru/D5sEk> (Дата обращения: 28.03.2018).

6. Распоряжение Правительства РФ от 07.02.2018 № 173-р «Об утверждении перечня пунктов пропуска через государственную границу РФ, при вывозе через которые, иностранным гражданам компенсируют сумму НДС уплаченную ими в составе цены приобретенных товаров организациям розничной торговли». URL: <https://clck.ru/D5sEx> (Дата обращения: 28.03.2018)

**Демьянова Ю.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Кулешов А.В.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.т.н., доцент

### **АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ, ПОМЕЩЕННЫХ ПОД ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ ЭКСПОРТА**

Изучение теоретических и практических аспектов таможенной процедуры экспорта всегда является актуальным, поскольку именно экспорт – одна из наиболее востребованных таможенных процедур, приносящая в федеральный бюджет нашей страны значительную часть средств [1] и играющая важную роль в экономике России в целом. В современных условиях взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД, когда стоят задачи упрощения и ускорения совершаемых таможенных операций, обеспечения их прозрачности и простоты, и одновременного повышения эффективности таможенного контроля, со всей очевидностью особые требования предъявляются и к помещению товаров под таможенную процедуру экспорта. Поэтому, чтобы обеспечить снижение временных издержек участников ВЭД и таможенных органов, оказывать содействие внешней торговле необходимо исследовать все этапы помещения товаров под таможенную процедуру экспорта, выявить проблемные вопросы и предложить пути их решения.

Ярко выраженной экспортной является деятельность одной из известных в Северо-западном федеральном округе таможен и действующих в ее регионе участников ВЭД. Карельская таможня была образована 1 июля 2008 года в результате слияния Костомукшской, Петрозаводской и Сортавальской таможен [2]. Регион деятельности Карельской таможни распространяется на Республику Карелия, а также внутренние воды и территориальное море России (Белое море), омывающее Республику. В подчинении Карельской таможни находится 13 таможенных постов.

Экономический потенциал и специализации Карелии как субъекта РФ в составе Северо-Западного федерального округа и части Северного экономического района, помимо туристско-рекреационной составляющей, напрямую связаны с переработкой и экспортом местных видов природных ресурсов – леса и недр [3]. Это подтверждается и тем, что внешнеторговый оборот Карельской таможни в 2017 году вырос на 32,77% по сравнению с



2016 годом и составил 1343,9 млн. долл. На долю экспорта пришлось 1198,7 млн. долл., т.е. 89,20%. А из всех экспортируемых товаров доля тех, что были помещены под таможенную процедуру экспорта, составила 98,71%.

Анализ экспортных товаропотоков в Карельском регионе показывает, что в 2017 году товары 49 групп ТН ВЭД ЕАЭС были оформлены на таможенных постах Карельской таможни на вывоз с территории ЕАЭС, в т.ч. 42 из них – в соответствии с таможенной процедурой экспорта.

К основным из них относятся: 26 (руды, шлак и зола); 44 (древесина и изделия из нее; древесный уголь); 48 (бумага и картон; изделия ...) и 47 (масса из древесины или из других волокнистых целлюлозных материалов); 38 (прочие химические продукты); 25 (соль; сера; земля и камень; штукатурные материалы; известь и цемент) и 36 (взрывчатые вещества; пиротехнические изделия; спички; пиррофорные сплавы; некоторые горючие вещества).

В 2018 году деятельность двух таможенных постов Карельской таможни была изменена вступившим с 1 января в силу Распоряжением ФТС России от 27 декабря 2017 года № 293-р «О проведении эксперимента по разделению таможенных операций, связанных с принятием ДТ, подаваемых в электронной форме, и таможенных операций, предшествующих подаче ДТ» [4].

Кондопожский таможенный пост в течение года будет представлять собой пост фактического таможенного контроля. Иными словами, будет уполномочен лишь на осуществление таможенных операций, предшествующих подаче ДТ (регистрация прибытия, помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита), и операций, которые связаны с проведением таможенного досмотра, таможенного осмотра, таможенного наблюдения, а также отбором проб и образцов для целей таможенной экспертизы. Прионежский таможенный пост в течение всего эксперимента функционирует как центр электронного декларирования (далее – ЦЭД), т.е. осуществляет полномочия по приему ДТ и документов, их проверку и выпуск товаров.

Проведение такого эксперимента со всей очевидностью связано с реализацией стоящих перед ФТС России задач в XXI веке, о которых отмечалось ранее: совершенствование таможенного администрирования, повышение эффективности таможенного контроля при одновременном содействии международной торговле благодаря внедрению перспективных технологий.

Уже сейчас многие таможенные операции могут совершаться таможенными органами, в т.ч. и Карельской таможней, посредством информационных систем без участия должностных лиц. С этим связана автоматизация процессов регистрации декларации на товары (далее – ДТ), когда проверку на выполнение условий регистрации или отказа в таковом осуществляет КПС. Стратегией развития таможенной службы до 2020 года

[5], а также Комплексной программой развития ФТС России на период до 2020 года [6] определены перспективные задачи полномасштабного внедрения систем автоматического принятия решения в целях снижения временных издержек, а в Плане мероприятий «Совершенствование таможенного администрирования» [7] установлены целевые индикаторы: к 2020 году 99% экспортных ДТ должны проходить авторегистрацию (для 2016 года – 35,7%), а также 80% экспортных ДТ выпускаться автоматически (для 2016 года – 20%).

Достижение таких показателей для ФТС России возможно лишь при развитии системы ЦЭД, которые будут сосредоточены на таможенном декларировании товаров, автоматической регистрации и автовыпуске ДТ участников ВЭД, относящихся к низкому уровню риска, а также применении электронного документооборота (при декларировании почтовых отправлений, получения разрешения на переработку товаров и пр.).

Карельская таможня активно развивается в данном направлении. До недавнего времени в таможне осуществлялся автоматический выпуск ДТ, поданных исключительно при экспорте товаров. В ноябре 2017 года на Сегежском таможенном посту в автоматическом режиме была выпущена первая импортная ДТ, а среди всех автоматически выпущенных СЗТУ импортных ДТ она стала 73.

В 2017 году осуществлялась работа по выполнению основных показателей Комплексной программы «10 шагов навстречу бизнесу», связанная с внедрением перспективных технологий. В рамках этой работы было установлено, что доли ДТ, прошедших авторегистрацию, а также выпущенных в автоматическом режиме, существенно превышают показатели, установленные на 2017 год по Карельской таможне в целом. Данные представлены ниже на рис. 1 и рис. 2.

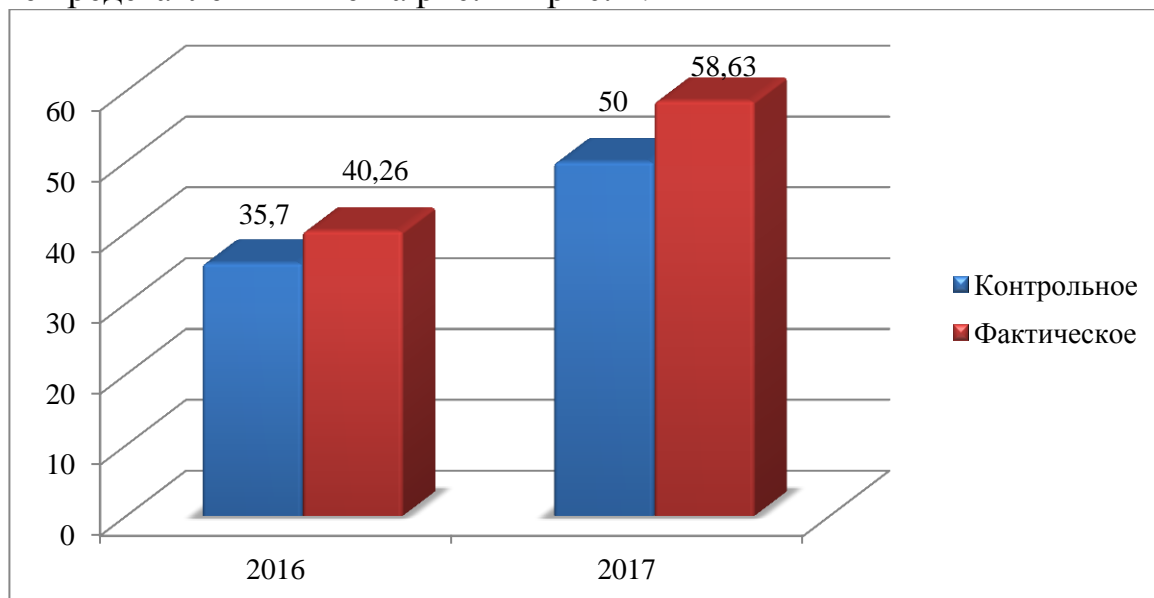


Рисунок 1. Доля автоматически зарегистрированных ЭД на экспортируемые товары (ЦП № 3), %

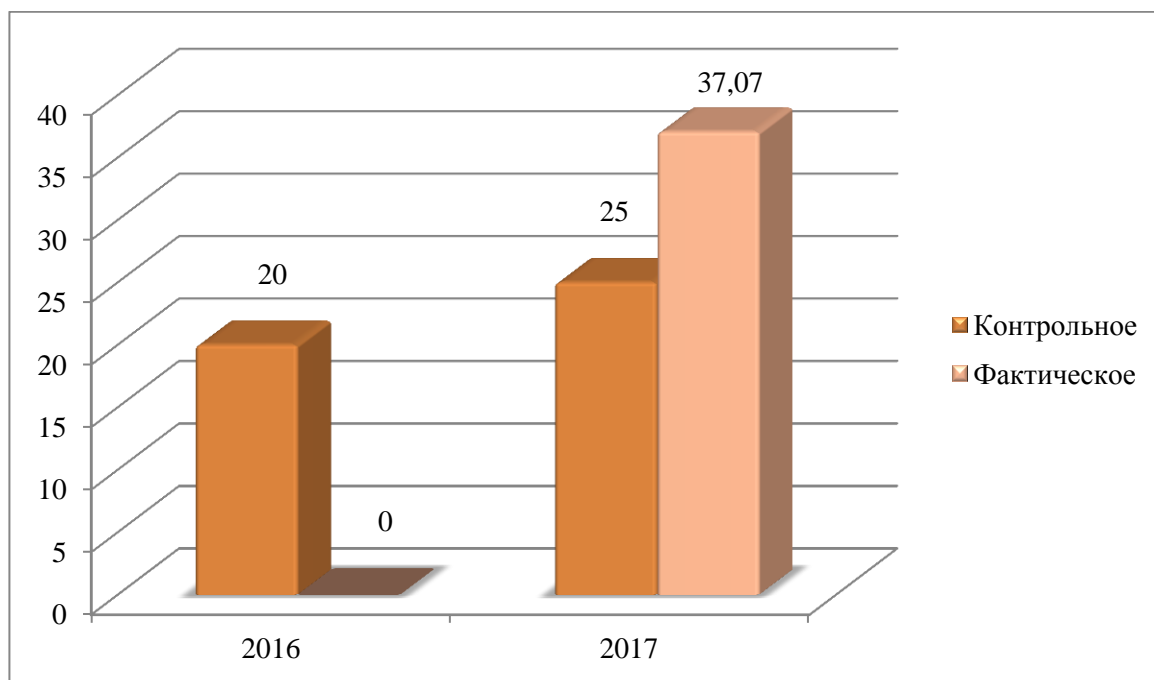


Рисунок 2. Доля автоматически выпущенных ЭД на экспортируемые товары, поданных участниками ВЭД низкого уровня риска (ЦП № 5), %

Имеет смысл провести анализ достигнутых результатов в разрезе работы таможенных постов. Данные представлены ниже в таблицах 1 и 2.

Таблица 1. Выполнение таможенными постами Карельской таможни ЦП № 3 в 2016-2017 гг.

Таможенный пост Карельской таможни	Количество ЭД, поданных на помещение под таможенную процедуру экспорта (ЭК10), шт.		В т.ч. количество автоматически зарегистрированных ДТ, шт.		Доля, %	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Вяртсильский	4219	2692	1289	1805	30,55	67,05
Кондопожский	5749	5876	5407	5683	94,05	96,72
Костомукшский	3361	3209	641	1163	19,07	36,24
Лахденпохский	4453	4709	1772	2419	39,79	51,37
Медвежьегорский	633	660	142	349	22,43	52,88
Прионежский	8688	9356	3946	7490	45,42	80,06
Сегежский	5256	6134	41	335	0,78	5,46
Суоярвский	1047	1304	199	654	19,01	50,15

Таблица 2. Выполнение таможенными постами Карельской таможни ЦП № 5 в 2017 г.

Таможенный пост Карельской таможни	Количество экспортных ЭД, автоматически зарегистрированных, шт.	В т.ч. количество автоматически выпущенных ДТ, шт.	Доля, %
Вяртсильский	1805	0	0,00
Кондопожский	5683	3641	90,3 0
Костомукшский	1163	0	0,00
Лахденпохский	2419	41	5,62
Медвежьегорский	349	0	0,00
Прионежский	7490	43	1,06
Сегежский	335	0	0,00
Суоярвский	654	0	0,00

На основе представленных данных можно сделать ряд выводов. Во-первых, динамика количества автоматически зарегистрированных экспортных ДТ по всем таможенным постам положительная. Наиболее успешно данная технология реализуется на Кондопожском и Прионежском таможенных постах. На Вяртсильском таможенном посту прослеживается существенный прогресс: при снижении общего количества поданных ДТ в 2017 году значительная часть из них прошли авторегистрацию. Наиболее низкий показатель присущ Сегежскому таможенному посту, но связано это с работой алгоритма прохождения автоматической регистрации, о котором будет рассказано далее и ДТ, оформляемыми на этом посту.

Вторая группа выводов касается автоматического выпуска ДТ. Ранее отмечалось, что автовыпуск в 2016 году в Карельской таможне не осуществлялся, этим объясняется отсутствие соответствующих данных. Анализ 2017 года показывает, что доля деклараций, автоматически выпущенных таможенными постами Карельской таможни, составляет лишь 18,72% - менее пятой части. Единственный пост Карельской таможни, на котором практически полностью реализована технология автоматического выпуска – это Кондопожский таможенный пост. Это обуславливает его участие в эксперименте, поскольку автовыпуск позволил значительно разгрузить таможенных инспекторов, уполномоченных на регистрацию и оформление ДТ. На пяти таможенных постах в автоматическом режиме декларации не выпускались.

На основе представленных данных можно сделать вывод, что, несмотря на перевыполнение Карельской таможней целевых показателей авторегистрации и автовыпуска экспортных ДТ, достаточное количество деклараций не подпадают под установленный алгоритм, а среди таможенных

постов работа на должном уровне ведется лишь на Кондопожском.

Программное средство отказывает в автоматической регистрации экспортных ДТ в результате следующих причин:

1. Декларант не является лицом, ответственным за финансовое урегулирование. Иными словами, данные в графах 9 и 14 в ДТ не совпадают. Именно эта причина является основной, которая влияет на реализацию технологии авторегистрации на Сегежском таможенном посту, не позволяя достигнуть установленного значения ЦП №3.

2. Дублирующая информация в ДТ (например, при подаче новой ДТ взамен ранее отозванной, отсутствие номеров транспортных документов – указание б/н).

3. Подача полной декларации при временном (периодическом) декларировании на товары, не облагаемые вывозной таможенной пошлиной.

4. Товар помещается под таможенную процедуру, отличную от процедуры экспорта (например, реэкспорт или переработка вне таможенной территории). Графа 1 таких ДТ имеет вид ЭК31 или ЭК21 соответственно.

5. ДТ подает индивидуальный предприниматель.

6. Подача временных деклараций на товары, облагаемые вывозной таможенной пошлиной.

7. Предоставление льгот по уплате таможенных сборов за таможенные операции (например, в таких ДТ стоимость товара могла быть менее 200 евро [8], или товары перемещались в МПО).

8. Декларирование товаров с особенностями, т.е. когда во втором разделе графы 37 ДТ отличный от 000 код (например, 021 - рекламная продукция).

9. Ошибки декларанта.

10. Отсутствие компетенции таможенного органа на совершение таможенных операций при фактическом наличии ее у Карельской таможни.

Технология автоматического выпуска неразрывно связана с авторегистрацией ДТ и предполагает, что прошедшие таковую ДТ могут быть выпущены в автоматическом режиме после проверки их информационной системой. Выпуск ДТ в автоматическом режиме будет произведен, если в отношении заявленной таможенной процедуры и товаров допускается его применение; соблюдены все условия проверки электронных документов, установленные алгоритмами работы информационной системы, а также по результатам проверки с использованием СУР не выявлены признаки несоответствия каких-либо сведений, нет необходимости представления оригиналов документов либо проведения фактического таможенного контроля [9].

По сути, информационная система сама проверяет ЭДТ на соответствие условиям выпуска товара, установленным ТК ЕАЭС в сроки, закрепленные п. 1 ст. 119 ТК ЕАЭС.

Исходя из этого, можно выделить причины отказа информационной

системой в автоматическом выпуске экспортных ДТ на таможенных постах Карельской таможни:

- 1) декларант отсутствует в перечне юридических лиц, относящихся к категории низкого риска;
- 2) при проведении проверки сведений в ДТ, а также документов, срабатывает СУР;
- 3) данный товар не попадает в перечень, в отношении которых допускается автоматический выпуск (например, облагается таможенной пошлиной и др.);
- 4) время автоматического выпуска превышает 20 минут.

Как видим, перечень причин применения автоматического выпуска ограничен категорией лица, подающего ДТ, декларируемым товаром, а также фактом выявления риска. Это не случайно, поскольку эффективное и экономически оправданное применение технологии автоматического выпуска возможно лишь в рамках СУР и категорирования участников ВЭД [10].

К субъективному фактору отказа в автоматическом выпуске ДТ можно отнести те же ошибки, допускаемыми участниками ВЭД при формализации коммерческих документов, необходимых для таможенного декларирования товаров [11].

Таким образом, применяемые алгоритмы автоматической регистрации и автоматического выпуска требуют доработки и совершенствования с учетом выявленных проблем. Причем это касается и импортных ДТ, поскольку значения целевых показателей по ним в Карельской таможне значительно уступают значениям показателей по экспортным ДТ.

По мнению автора целесообразно предложить, например, следующее:

1. Снятие ограничения, что декларант должен одновременно являться лицом, ответственным за финансовое урегулирование (держателем паспорта сделки).
2. Сокращение диапазона времени, в течение которого хранится информация по дублям.

Анализ критериев, связанных с контролем правильности начисления таможенных сборов за таможенные операции, а также таможенных пошлин, позволяет предложить следующее.

3. При подаче полной ДТ сумма таможенных сборов за таможенные операции, подлежащая уплате, рассчитывается исходя из таможенной стоимости товаров, т.е. поле «Основы начисления» заполняется. Такие ДТ автоматическую регистрацию не проходят. По ДТ, поданным в соответствии с таможенной процедурой экспорта на беспошлинные товары, задекларированные без особенностей, а также по временным ДТ таможенные сборы уплачиваются по фиксированной ставке, данное поле не заполняется. Но такие ДТ автоматическую регистрацию проходят. Таким образом, при снятии ограничения в графе 47 в поле «Основы начисления» будут подлежать



авторегистрации полные ДТ (с кодом ПВД в графе 7), поданные с применением временного периодического декларирования, на товары, не облагаемые вывозными таможенными пошлинами. Аналогичная ситуация связана с временными ДТ на товары, облагаемые вывозными таможенными пошлинами, а также ДТ, по которым предоставлены льготы по уплате таможенных сборов.

4. Изменение требований к информации по ИНН, КПП и ОГРН в графах 2, 8, 9 и 14 ДТ обеспечит прохождение авторегистрации ДТ, поданных индивидуальными предпринимателями.

5. Дополнение и расширение критерия по компетенциям на совершение таможенных операций в отношении определенных товаров.

6. Изменений требований к графам 25 и 26 ДТ (заполнение кодом 50).

Таким образом, основная проблема при помещении товаров под таможенную процедуру экспорта в регионе деятельности Карельской таможни связана с несовершенством алгоритмов автоматической регистрации и автоматического выпуска ДТ. Для начала необходимо решить вопросы субъективного характера, т.е. особое внимание должно уделяться правильности заполнения ДТ, представления всех необходимых данных и соответствия сведений, а также процессу формализации документов в электронном виде. Далее должны решаться проблемы объективного характера, связанные с информационной системой, реализующей данные технологии.

Последующая работа должна включать в себя расширение возможностей данных технологий – применение для других таможенных процедур с одновременным развитием электронного взаимодействия и совершенствованием СУР. Очевидно, что реализация в полном объеме рассматриваемых технологий в перспективе позволит оптимизировать деятельность всех таможенных органов, и Карельской таможни в частности, и сконцентрировать ресурсы на контроле поставок, в отношении которых выявлены риски. Внимание должно быть уделено комплексной оценке всех звеньев поставки товара, и чтобы участники ВЭД сами были заинтересованы в работе над собственной репутацией. Отсюда необходимость категорирования участников ВЭД по уровню риска с усилением степени контроля в отношении потенциальных нарушителей. В этом случае не будет причинен ущерб эффективности таможенного контроля.

#### ***Библиографический список:***

1. Единый портал Бюджетной системы Российской Федерации «Электронный бюджет» // URL: [http://budget.gov.ru/epbs/faces/page\\_home?\\_adf.ctrl-state=18m3mdocax\\_453&regionId=45](http://budget.gov.ru/epbs/faces/page_home?_adf.ctrl-state=18m3mdocax_453&regionId=45) (дата обращения: 11.04.2018).

2. Приказ ФТС России от 29 апреля 2008 г. № 515 «О реорганизации таможенных органов, расположенных в Республике Карелия» // URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/08pr0515/> (дата обращения: 11.04.2018).

3. Данные Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Карелия. URL: [http://krl.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/krl/ru/publications/official\\_publications/electronic\\_versions/](http://krl.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/krl/ru/publications/official_publications/electronic_versions/) (дата обращения: 11.04.2018).
4. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/17a00293/> (дата обращения: 11.04.2018).
5. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 10.02.2018) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс».
6. Приказ ФТС России от 27.06.2017 № 1065 «О решении коллегии ФТС России от 25 мая 2017 года «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года» // СПС «Консультант Плюс».
7. Распоряжение Правительства РФ от 29.06.2012 № 1125-р (ред. от 28.11.2017) «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования» // СПС «Консультант Плюс».
8. ФЗ от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
9. Решении Коллегии ЕЭК от 19.12.2017 № 188 «О некоторых вопросах, связанных с выпуском товаров» // URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_285929/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285929/) (дата обращения: 12.04.2018).
10. Корчанова М.Б. Автоматический выпуск товаров как одно из направлений совершенствования электронного декларирования // Современные проблемы теории и практики таможенного дела глазами молодых исследователей: материалы региональной научно-практической интернет-конференции. Улан-Удэ: ВСГУТУ, 2017. С. 67.
11. Дмитриев А.А. Проблемы автоматической регистрации декларации на товары и автоматического выпуска товаров // Научные труды СЗИУ, филиала РАНХиГС. 2017. Том 8. Выпуск 3(30). С.20.

**Дубровина Д.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коробкова М.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

### **АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ МАРКИРОВАНИЯ ТОВАРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Быстрыми темпами в России идет развитие института маркирования товаров контрольно-идентификационными знаками. Множество новых проектов намечено на 2019 год, а через несколько лет планируется охват системой всех товарных групп. Вследствие этого в статье проводится анализ эффективности применения маркировки товаров с позиции её результативности в декриминализации рынка и противодействии нелегальному импорту, влияния на деятельность производителей и жизнь потребителей.

Положительная мировая практика внедрения маркировки способствовала тому, что в нашей стране в последние годы, а именно с 2014 года, активно ведется разработка собственного подхода развития данного института. В связи с этим целью работы автор ставит оценку целесообразности развития системы маркирования товаров контрольно-идентификационными знаками (КиЗ) как способа борьбы с «теневым» обращением отдельных категорий товаров и, в частности, различными схемами уклонения от уплаты таможенных платежей участниками рынка.

Четыре категории товаров участвуют в сформировавшейся на сегодняшний день системе: изделия из натурального меха, лекарственные препараты, табачные изделия и обувь. Как известно, первым объектом эксперимента по нанесению идентификационных знаков в России стали «Предметы одежды, принадлежности к одежде и прочие изделия, из натурального меха» товарной позиции 4303 Единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ЕТН ВЭД ЕАЭС). И нельзя не признать, что внедрение обязательной маркировки однозначно благоприятно сказалось на ситуации на рынке названной категории товаров. Так, по заявлению заместителя главы Министерства промышленности и торговли (Минпромторг) В.Л. Евтухова «нововведение позволило «обелить» рынок меха на 500%» [1]; то есть легальный оборот увеличился всего за два года в 5 раз.

Что касается реализации в розницу, то было продано 1,2 млн. изделий на общую сумму 68,5 млрд. рублей [2]. Из этого следует, что объемы продаж увеличились в 7 раз по сравнению с показателями прошлых лет, когда система маркировки на территории Российской Федерации (РФ) ещё не функционировала. В связи с этим и сами участники рынка констатируют рост прибыли. Это обусловлено тем, что теневой бизнес вынужден отказаться от рынка сбыта и оборота контрафактной и незаконной продукции, за счет чего доля легальных продаж повышается и, как следствие, наблюдается значительное увеличение доходов от законной реализации продукции у добросовестных предпринимателей.

Положительно новая система сказывается и на результативности деятельности таможенных органов. Как видно из приведенной таблицы, составленной по данным [3], таможенные платежи за предметы одежды из натурального меха выросли более чем в 1,8 раза за год; в 2 раза выше стало количество задекларированных изделий.

Таблица 1. Динамика показателей эффективности эксперимента по маркировке товаров КиЗ по товарной позиции «Предметы одежды, принадлежности к одежде и прочие изделия, из натурального меха»

Показатели	2016 год	2017 год	Темп прироста
Количество задекларированных меховых изделий	277 тыс. штук	424 тыс. штук	53%
Стоимость задекларированных меховых изделий	129 млн. долларов США	232 млн. долларов США	80%
Вес задекларированного товаров	417 тонн	693 тонн	66%
Сумма таможенных платежей	38,7 млн. долларов США	69,8 млн. долларов США	80%

Конечно, о стабильной тенденции роста говорить ещё рано, так как эксперимент только набирает обороты, однако, можно предположить, что на фоне такой неоспоримо позитивной динамики за период реализации проекта, показатели 2018 года не будут уступать году прошедшему.

Безусловно, разумным можно признать решение о привлечении к контролю легальности товаров, помимо государственных органов, физических лиц. Для этого было разработано специальное мобильное приложение, получившее название «Проверка маркировки», благодаря которому у покупателей появилась возможность удостовериться в качестве приобретаемой продукции, будь то меховое изделие или лекарственный препарат. На данном этапе названная программа дорабатывается, и в скором

времени общедоступным станет новая разработка Центра развития перспективных технологий – «Честный знак».

Полученный эффект от проекта делает очевидным тот факт, что список маркируемых КиЗ товаров на национальном рынке планируется расширять. В связи с этим был принят проект тотальной маркировки до 2024 года, согласно которому она станет неотъемлемой частью любого производства. Разумеется, как и для любой новой и быстрыми темпами развивающейся системы, институту маркировки свойственны некоторые проблемы: это и нестабильная работа потребительского приложения для смартфонов, и несовершенство конструкции RFID-меток, используемых при чипировании меховых изделий, а также опасения участников рынка, связанные с возможностью возникновения у них чересчур высоких издержек на оснащение своих товаров КиЗ. Однако здесь следует отметить сообщительность государственных органов, занимающихся разработкой и внедрением новых проектов по маркировке, с представителями бизнеса. Кроме того, большая работа проводится и в части оценки экономической эффективности запланированных экспериментов. Например, несколько лет назад законодатели остановили свой выбор на предметах одежды из меха, как на категории товаров, долженствующей участвовать в эксперименте в первую очередь, так как рынок меховых товаров традиционно считался одним из самых теневых сегментов торговли в ЕАЭС и в России в частности. Как отмечали представители Ассоциации компаний розничной торговли, около 84% [4] меховых изделий ранее ввозились контрабандным путём. Так и сейчас, эксперименты по нанесению марок в целях обеспечения идентификации и прослеживаемости товаров, внедрять рассчитывают именно в сферах, наиболее чувствительных к незаконному обороту. По данным, опубликованным Минпромторгом, и представленным на рис. 1 видно, что одной из самых проблемных отраслей остается легкая промышленность, в том числе одежда и обувь; именно с данных товаров продолжится в 2019 году апробирование Единой национальной системы цифровой маркировки и прослеживаемости товаров.

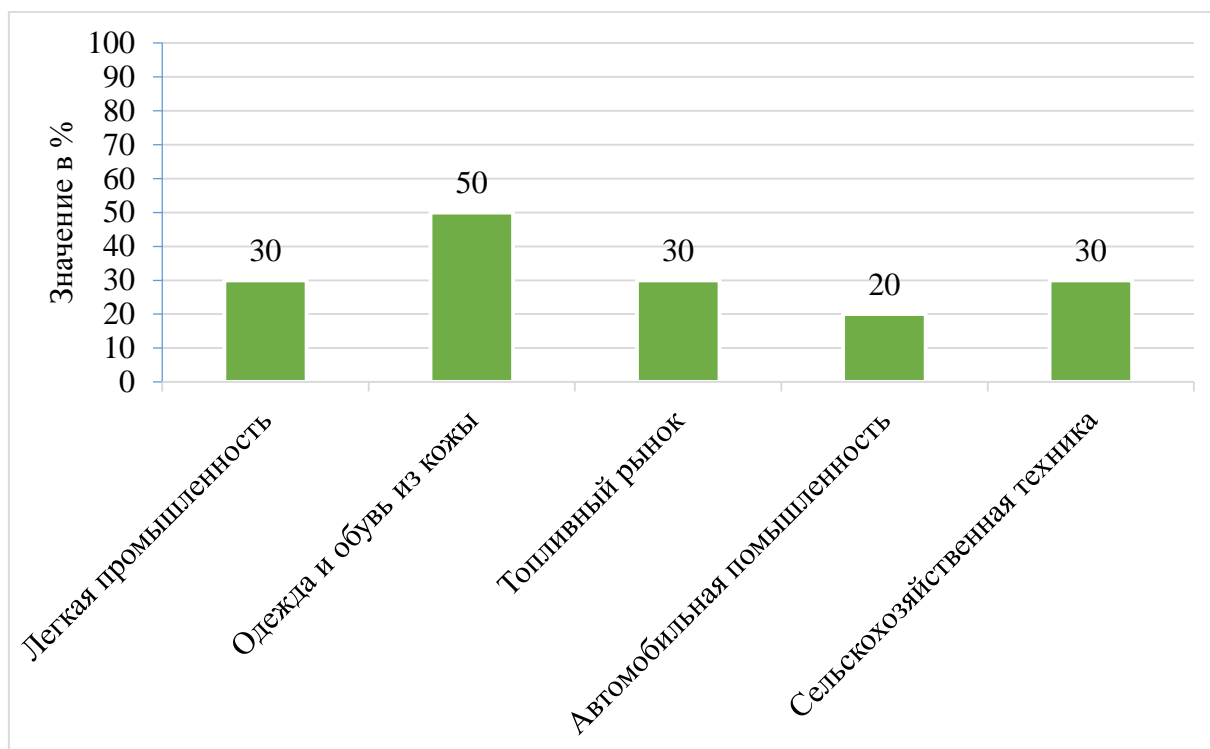


Рисунок 1. Доля фальсифицированной и контрафактной продукции на разных рынках

Запланированные пилотные проекты, утвержденные Распоряжением Правительства РФ от 28.04.2018 № 792-р, позволят протестировать систему, выявить возможные проблемы и отработать кризисные ситуации, которые могут возникнуть в результате сбоев, что, необходимо для дальнейшего их функционирования на постоянной основе.

Таким образом, действующий проект по маркировке изделий из натурального меха товарной позиции 4303 ЕТН ВЭД ЕАЭС зарекомендовал себя с наилучшей стороны и, бесспорно, благоприятно влияет на легализацию российской торговли и Союзной в целом, что подтверждают многочисленные заявления государственных деятелей и приводимые ими статистические данные. Без сомнений для государства внедрение системы маркирования означает повышение собираемости налогов за счет легализации рынка. Для участников ВЭД выгода также ощутима – во-первых, они смогут защитить свои доходы, а в перспективе, как заявил глава Минпромторга Д.В. Мантуров «смогут отслеживать товарные потоки и на основании получаемой информации прогнозировать необходимые объемы производственных запасов, свои логистические затраты и спрос на продукцию» [1]. Потребители также находятся в выигрыше, так как уровень их защиты от риска покупки поддельных товаров возрастет. Граждане смогут осуществлять контроль самостоятельно благодаря специально разработанным приложениям, и при выявлении фальсификата или контрафакта – сообщить о найденных нарушениях в соответствующие



организации. Упрощение контроля при обороте товаров, обеспечение легальности импорта и производства товаров на территории РФ – вот лишь некоторые преимущества создания единой обязательной системы маркировки. Разумеется, маркировка не является панацеей, однако, в отдельных проблемных отраслях торговли она действительно необходима и способна вывести из «тени» участников ВЭД, уклоняющихся от ведения бизнеса законными методами, и снизить недобросовестную конкуренцию, тем самым уменьшив градус давления на легальных участников рынка.

***Библиографический список:***

1. Бой с «тенью»: маркировка как очистка рынка // ГазетаРy. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2018/04/13/11715949.shtml?updated> (дата обращения 22.09.2018)
2. В ФТС России оценили эффективность пилотного проекта по маркировке меховых изделий // Федеральная таможенная служба. URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26166:2018-01-17-07-45-56&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26166:2018-01-17-07-45-56&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 21.09.2018)
3. Таможенная служба РФ в 2016 году, Таможенная служба РФ в 2017 году // Федеральная таможенная служба. URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=7995&Itemid=1845](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7995&Itemid=1845) (дата обращения 23.09.2018)
4. Маркировка меха (Маркировка шуб): первые итоги эксперимента // Re-tail.ru. URL: <https://www.retail.ru/articles/109641/> (дата обращения 21.09.2018)

**Емельянова Д.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Куropicтев Н.Б.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры управления к.э.н

## **АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2020г.**

В современных условиях инновационного развития мировой экономики и увеличения масштабов и форм внешнеэкономической деятельности необходимо постоянное совершенствование таможенной деятельности Российской Федерации, соответствие таможенного законодательства международным стандартам и создание условий для комфортной деятельности внешнеэкономических субъектов. На сегодняшний день ключевыми задачами развития таможенной службы России являются: достижение устойчивого экономического роста на основе совершенствования работы государственных институтов, стимулирования конкурентоспособности экономики Российской Федерации и интеграция нашей страны в мировое хозяйство. Для достижения этих целей необходима разработка концепций и стратегий эффективного государственного управления таможенной службой, которые должны содержать основные цели проводимых мероприятий, приоритеты распределения ресурсов и правила осуществления управленческих действий. Такой стратегией является Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года (далее - Стратегия).

Эта стратегия определяет главные приоритеты и условия совершенствования таможенной службы, направленные на долгосрочную перспективу, а также отмечает необходимость взаимодействия Федеральной Таможенной Службы с иными федеральными органами для достижения поставленных задач.

В качестве стратегических целей для таможенной службы России, обозначенных в документе, выделяют повышение уровня экономической безопасности страны, привлечение иностранных инвестиций, обеспечение полного и своевременного поступления доходов в федеральный бюджет [1]. Также к основным целям относят защиту российских производителей, охрану объектов интеллектуальной собственности и максимальное содействие внешнеэкономической деятельности. Основой реализации этих задач является повышение результативности и качества администрирования в таможенной сфере. Содействие внешней торговле и обеспечение безопасной

внешнеэкономической деятельности охарактеризованы стратегией как ключевые ориентиры развития таможенной службы.

Стратегия выделяет одиннадцать основных направлений, по которым предстоит развиваться таможенной службе России:

- совершенствование таможенного регулирования;
- совершенствование таможенного контроля после выпуска товаров;
- совершенствование реализации фискальной функции;
- совершенствование правоохранительной деятельности;
- содействие развитию интеграционных процессов и развитие международного сотрудничества;
- совершенствование системы государственных услуг;
- совершенствование таможенной инфраструктуры;
- совершенствование информационно-технического обеспечения;
- укрепление кадрового потенциала и усиление антикоррупционной деятельности;
- развитие социальной сферы;
- совершенствование организационно-управленческой деятельности.

Выполнение поставленных Стратегией задач разделено на два этапа: первый датируется 2013-2014 годами, второй – 2015-2020 годы. Приоритетным направлением всего плана мероприятий обозначено противодействие коррупции должностных лиц таможенных органов и борьба с преступлениями в сфере таможенного дела.

Стоит отметить, что ряд задач уже выполнен. Например, реализован переход в 2014 году на электронную форму декларирования. По данным ФТС России за 2017 год 99,99% всех деклараций на товары подаются в таможенные органы в электронной форме через сеть Интернет [2]. Из 3 268 122 деклараций на товары 3 267 637 были оформлены в электронной форме. Кроме того, процент автоматически зарегистрированных электронных деклараций на экспортируемые товары в 2017 году составил 54,8%, а на импортируемые товары – 11,2% .

Также была реализована смежная с переходом на электронную форму декларирования цель - ускорение таможенных операций при таможенном декларировании товаров в электронном виде. Эта задача во многом является выполненной благодаря введению Таможенного Кодекса ЕАЭС. В новом Кодексе сокращены сроки регистрации и выпуска декларации на товары. Например, с 1 января 2018 года срок регистрации декларации сократился с 2 часов до 1 часа рабочего времени. На данный момент, среднее время регистрации деклараций в ручном режиме составляет 44 минуты и в дальнейшем будет только сокращаться.

Внедрение электронного декларирования позволило начать выполнение и других целей, поставленных Стратегией, например, развитие системы удаленной уплаты таможенных платежей. На сегодняшний день, уплата таможенных платежей осуществляется с помощью электронных терминалов и банкоматов, мобильных устройств оплаты и технологии интернет-платежей, а также целого ряда программных средств, которые могут быть установлены операторами таможенных платежей на рабочих местах участников внешнеэкономической деятельности. Система удаленной уплаты таможенных платежей позволяет существенно сократить время совершения различных таможенных операций, исключить необходимость личного присутствия в местах совершения таможенных операций.

Федеральная таможенная служба Российской Федерации ведет работу по активизации участия в различных международных организациях и экономических объединениях, что также является одной из основных задач анализируемой Стратегии. Российские таможенные органы плодотворно участвуют в деятельности Всемирной таможенной организации, в интеграционных процессах стран-членов Шанхайской организации сотрудничества и разрабатывают проект таможенного сотрудничества со странами БРИКС. Кроме этого, ФТС России активно сотрудничает с Европейским союзом в вопросах международной торговли, и объединением «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество».

Направлению совершенствования системы государственных услуг также уделено значительное место в Стратегии. Уже выполнена задача интеграции автоматизированной информационной системы таможенных органов в существующую структуру предоставления услуг и функций в электронном виде. На данный момент ФТС России оказывает в электронном виде такие услуги, как ведение реестра таможенных представителей, уполномоченных экономических операторов и других участников ВЭД, принятие предварительных решений о стране происхождения товаров и классификации товаров по Товарной Номенклатуре ЕАЭС и других. Такая система существенно сокращает временные затраты заявителей и время оказания услуг, снижает коррупционные риски. Всего в Едином портале государственных и муниципальных услуг в электронном виде предоставляется 13 таможенных услуг.

Однако стоит отметить, что не все задачи, обозначенные в Стратегии развития таможенной службы являются выполненными на данный момент. Такая задача, как создание и внедрение перспективных информационных технологий в целях создания и развития единой информационной автоматизированной системы обработки данных таможенными органами не является реализованной. Сейчас не существует такого компьютерного обеспечения таможенных органов, которое позволило бы выполнять все необходимые операции в одной программе, не переключаясь между

несколькими вкладками. Реализация этой задачи существенно ускорит таможенное оформление и совершение таможенных операций.

Также на сегодняшний день являются нереализованными ряд целей Стратегии, направленных на развитие социальной сферы таможенной службы, например, решение социальных проблем, которые связаны с отдыхом, удовлетворением культурных потребностей и охраной здоровья. Лишь в немногих городах Российской Федерации открыты больницы для должностных лиц таможенных органов, слабо развита сеть специализированных санаториев и пансионатов.

Еще одной важной невыполненной задачей является строительство служебно-производственных зданий для таможенных органов, а также сооружений, приближенных к государственной границе Российской Федерации. На сегодняшний день, инфраструктура и материальное оснащение отдельных таможенных постов не соответствует нагрузке, связанной с высокой проходимостью транспорта и физических лиц, пересекающих таможенную границу.

Рассмотрев и проанализировав некоторые описанные в Стратегии задачи, можно сделать вывод, что не все цели являются выполненными или выполненными в полной мере на сегодняшний день. Особого внимания требуют направления развития социальной сферы и совершенствования информационно-технического обеспечения. Для реализации невыполненных задач целесообразно предложить следующие пути решения:

- организация различных конференций и форумов, на которых таможенные органы государств мира могли обмениваться опытом и результатами работы над совершенствованием таможенной системы. К одной из таких попыток можно отнести организацию и проведение Международного таможенного форума 24-25 октября 2018 года в г. Москва;
- увеличение расходов государственного бюджета на выполнение работ по необходимому информационному и техническому оснащению таможенных постов и модернизацию существующей инфраструктуры.

Выполнение всех целей, указанных в анализируемой Стратегии, позволит как можно более эффективно и успешно осуществлять внешнеэкономическую деятельность в Российской Федерации, повысить роль России в мировой экономике и выйти на новый уровень качества таможенной деятельности.

***Библиографический список:***

1. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года / Официальный сайт ФТС России. URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17220&Itemid=2375](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17220&Itemid=2375).
2. Итоговый доклад о результатах и основных направлениях деятельности ФТС России в 2017 году // Официальный сайт Федеральной таможенной службы [Электронный ресурс:

[http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26323:-2017-&catid=475:2015-03-12-09-57-15&Itemid=2588](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26323:-2017-&catid=475:2015-03-12-09-57-15&Itemid=2588) (Дата обращения: 23.09.2018).



**Ефимова Я.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент экономического факультета

**Научный руководитель**

**Коптева Л.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры управления, д.э.н.

### **ПРИНЦИП «ЕДИНОГО ОКНА» В РЕАЛИЗАЦИИ МАРКЕТИНГА ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ**

На современном этапе развития Российского государства, таможенной системы, а также его структурных элементов, одной из основных системообразующих идей развития таможенного администрирования выступает концепция маркетинга таможенных услуг.

Таможенный маркетинг (маркетинг-менеджмент) – это базовый инструментальный формирования и развития таможенного администрирования. Основной целью таможенного маркетинга является определение задач и механизма их реализации по обеспечению предоставления конкурентоспособных таможенных услуг и исполнения общегосударственных задач по экономическому росту и социальному благополучию граждан при соблюдении законодательства Российской Федерации в таможенной сфере [1].

Маркетинг таможенных услуг можно определить как средство достижения экономических и системных задач устойчивого развития российской экономики при системном внедрении в деятельность таможенных органов сервисно-ориентированных методов управления товаропотоками и механизмов взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности.

Основными документами, формирующими и регулирующими сферу таможенных услуг, являются:

- Рамочные стандарты обеспечения безопасности и содействия мировой торговле;
- Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года;
- решение Высшего Евразийского экономического совета от 29.05.2014 № 68 «Об основных направлениях развития механизма «единое окно» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» [2].

Также сюда следует добавить распоряжение Правительства РФ от 29.06.2012 № 1125-р «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования»» (далее –

«дорожная карта»), Стандарты качества ИСО 9000, Киотскую конвенцию и некоторые другие международные стандарты.

Маркетинг таможенных услуг предполагает построение сервисно-ориентированной модели таможенного администрирования для создания комфортных условий при перемещении товаров через таможенную границу.

Концепция сервисно-ориентированного администрирования определяет основные условия и необходимые решения для достижения качественно нового уровня таможенного администрирования, выдвигая таможню в качестве основного регулятора и контролера товарных потоков в сфере ВЭД.

Сервисная парадигма таможенного администрирования предполагает также внедрение таможенного регулятора в управление логистическими цепями поставок товаров и определяет таможенную службу в качестве единого контактного органа в официальных целях внешнеэкономических отношений.

Появление маркетинга таможенных услуг обусловлено рыночно ориентированностью управления таможенной системы. Таможенные органы, обеспечивая проведение таможенного контроля, а также выступая центральным субъектом (игроком) в сфере оказания услуг по перемещению товаров через таможенную границу ЕАЭС, несмотря на государственную природу образования, в условиях развития рыночных механизмов регулирования должны не только содействовать комфортному перемещению товаров через границу, снижению затрат участников ВЭД при перемещении этих товаров, но и осуществлять деятельностное преобразование данного рынка с использованием методов и технологий маркетинга.

Маркетинг таможенных услуг предполагает системное управление таможенной службой, ориентированной на запросы рынка, долгосрочное воздействие на окружающую рыночную бизнес-среду, с целью решения стоящих перед государством задач по обеспечения инвестиционной и деловой привлекательности экономики Российской Федерации.

При реализации концепции маркетинга таможенных услуг таможенные органы исходят из того, что в центре системы управления (оказания таможенных услуг) находится потребитель – участник внешнеэкономической деятельности либо иной субъект таможенных правоотношений, перемещающий товар через таможенную границу ЕАЭС (например, физическое лицо, перемещающее товары для личного пользования).

В этом смысле концепция маркетинга таможенных услуг является продолжением и развитием концепции Customs-to-Business.

При этом маркетинговая система должна органично вписываться в структуру товаропотоков, следующих через таможенную границу.

Система администрирования таможенных органов на основе концепции маркетинга таможенных услуг видится в создании альтернативы

«превентивной функции» таможенных органов, направленной на выявление правонарушений. Маркетинг таможенных услуг предполагает создание условий, когда участники ВЭД сами выбирают законопослушный вариант поведения, так как он является оптимальным, наиболее выгодным и привлекательным (а не потому, что иной путь карается мерами воздействия к нарушителю).

В связи с изложенным, нами предложены следующие основные направления стратегического управления и развития таможенной системы на основе применения концепции маркетинга таможенных услуг:

1) Последовательное внедрение принципов и норм международных стандартов качества в отношении оказываемых таможенных услуг в близнесрочной перспективе;

2) Постепенная передача части оказываемых таможенной услуг коммерческому сектору для расширения применения принципа конкуренции;

3) Совершенствование механизмов обратной связи с участниками ВЭД о результатах оказываемых услуг;

4) Широкое привлечение бизнесменов и бизнес-сообществ к обсуждению принимаемых наиболее важных решений в сфере оказания таможенных услуг.

5) Формирование таможенной политики с учетом концепции маркетинга таможенных услуг.

Мероприятия, нацеленные на упрощение, ускорение и удешевление таможенных услуг, являются примером реализации концепции сервисно-ориентированного администрирования.

Сервисно-ориентированный подход при таможенном администрировании в полной мере реализуется при формировании механизма «единое окно», что позволит упростить таможенные процедуры и на границе, и внутри страны [3]. Это избавит участников внешнеэкономической деятельности от излишней ненужной волокиты. Фактически таможенная служба превратится в некоего рода сервисную службу, способствующую улучшению условий для внешней торговли и снижению уровня транзакционных издержек.

Наиболее качественный результат от реализации концепции сервисно-ориентированного администрирования может быть получен, если поэтапно следовать решению Евразийского экономического совета от 29.05.2014 № 68 «Об основных направлениях развития механизма «единое окно» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности». Положения, указанные в данном документе, помогают при решении важнейших вопросов, возникших в настоящее время перед отечественной системой таможенных услуг: процессно-технологических, информационных и программно-технических региональных, межведомственных и межгосударственных вопросов интеграции.

В призме концепции менеджмента таможенных услуг механизм «Единого окна» рассматривается, как взаимосвязанные системы:

- традиционного маркетинга (взаимодействие: фирма – потребитель / таможенные органы – участники ВЭД) по модели «треугольной» концепции маркетинга услуг Котлера Ф. [4];

- интерактивного маркетинга (взаимодействие: персонал – потребитель / должностные лица таможенных органов – участники ВЭД).

Механизм «Единого окна» является элементом концепции сервисно-ориентированного таможенного администрирования и обеспечивает выход таможенной службы России на принципиально новый уровень операционных возможностей.

Указанный механизм заключается, во-первых, в присвоении уникального идентификационного номера каждой конкретной поставки товаров. В связи с этим все логистические схемы поставки товаров интегрируются в единую цепь, что позволяет всем контролирующим органам управлять указанной логистической схемой как единым элементом контроля.

Во-вторых, реализация принципа «Единого окна» позволяет участникам внешнеэкономической деятельности издежать бюрократических проволочек, повторного предоставления контролирующим органам дублирующих друг друга документов, сократить время на прохождение товаров через таможенную границу, сделать предсказуемым поведение участников ВЭД, а значит снизить возможные риски, влияющие на скорость прохождения товаров через таможенную границу[5].

Данные принципы позволяют перейти таможне на новый уровень развития – сервисно-ориентированного администрирования.

Формирование системы сервисно-ориентированного таможенного администрирования производится в соответствии с концепцией Всемирной таможенной организации, стандартами качества ИСО 9000, а также на основании Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года. Стратегия предусматривает поэтапную реализацию по 11 взаимосвязанным направлениям, соответствующим стратегической цели и приоритетам таможенной политики [6].

Первый этап реализован в 2013 – 2014 гг. и был нацелен на создание необходимых институциональных основ и технологических условий системного перевода таможенной службы РФ на качественно новый уровень развития.

Второй этап (2015 – 2020 гг.) предполагает дальнейшее повышение эффективности деятельности таможенной службы РФ. В рамках этого этапа продолжается совершенствование таможенной инфраструктуры, создание новой технологической базы, а также развитие социальной сферы таможенных органов [7].

С целью реализации данных задач распоряжением Правительства РФ от 29.06.2012 № 1125-р утвержден план мероприятий ("дорожной карты")

"Совершенствование таможенного администрирования" (далее – «дорожная карта»).

В качестве контрольных показателей успешной реализации «дорожной карты» выбран рейтинг Doing business, подготавливаемый Всемирным банком на ежегодной основе. Целевым ориентиром в соответствии с данным рейтингом выбрано включение России в двадцатку лучших стран. Основными контрольными показателями дорожной карты отмечено поэтапное сокращение:

- количества документов, требуемых для пропуска товаров через границу (выражается в штуках);
- срок подготовки документов, необходимых для прохождения всех процедур, связанных с перемещением товара через границу (единица – дни);
- срок прохождения таможенных операций и таможенных процедур для товаров, которые не подлежат дополнительным видам государственного контроля и не идентифицированы как рисковые товары, требующие дополнительной проверки (единица – часы).

Пунктом 19.3 «Дорожной карты» на период с 2017 по 2020 гг. предусмотрено внедрение механизма "единого окна", в том числе:

- согласование между государственными контрольными органами и участниками внешнеэкономической деятельности и отработка перечня данных, представляемых при прибытии (убытии) судна; определение единого органа, ответственного за прием информации от заинтересованного лица, обеспечение доступа государственных контрольных органов и заинтересованных лиц к такой информации, в том числе относительно принятых решений;
- внесение изменений в законодательство Российской Федерации в части правового статуса информации и ответственности за недостоверные сведения, конфиденциальности информации.

Как составную часть реализации данного принципа следует отметить пункт 19.4 «дорожной карты», которым запланировано реализовать возможность использования заинтересованными лицами одной электронной подписи во взаимодействии со всеми государственными контрольными органами (срок реализации – октябрь 2018 г.).

Способом решения задачи механизма обратной связи с участником ВЭД (как элемента сервиса взаимодействия участников ВЭД) на современном этапе является внедрение информационного портала «Личный кабинет участника ВЭД», реализуемого на сайте Федеральной таможенной служб (режим доступа: [www.customs.ru](http://www.customs.ru)).

В данном информационном средстве реализованы различные блоки сервисных услуг: «Электронное декларирование товаров», «Электронный архив», «Предварительное информирование» и другие.

Вместе с тем, в настоящее время данный сервис не позволяет в должной мере реализовать принцип «Единого окна», так как хранимые и

используемые в нем документы являются доступными только для таможенных органов РФ. Иные контролирующие органы, осуществляющие государственный контроль в отношении перемещаемых товаров (например, ветеринарная, фито-санитарная службы, транспортная инспекция и др.) не имеют доступ к хранимым в нем документам.

В связи с вышеизложенным, предполагается, что дальнейшим этапом развития таможенной службы РФ по пути построения сервисно-ориентированной таможни и реализации Программы цифровизации необходимо создание (доработка существующего) «Личного кабинета участника ВЭД», единого для всех контролирующих служб, а затем и иных организаций, оказывающих услуги при перемещении товаров через таможенную границу, «Личный кабинет». При этом каждый контролирующий орган и иная организация должна иметь доступ, участие в информационном обмене через «Личный кабинет» в ограниченном уровне компетенции и оказываемых услуг размере.

***Библиографический список:***

1. Макрусов В.В. Актуальные аспекты реализации концепции сервисно-ориентированного таможенного администрирования // Таможенное дело. 2017. № 2. С. 13 – 17.
2. Макрусов В.В. Механизм «единого окна» как основа развития института таможенного администрирования // Вестник Российской таможенной академии. 2015. № 2 (31). С. 130 - 136.
3. О'Шонесси Дж. Конкурентный маркетинг: стратегических подход. – СПб.: Питер, 2001. 857 с.
4. Котлер Ф., Боуэн Д, Мейкенз Д. Маркетинг: гостеприимство и туризм. – М.: Юнити, 1998.
5. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года».
6. ГОСТ ISO 9000-2011. Межгосударственный стандарт. Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь // введен в действие приказом Росстандарта от 22.12.2011 № 1574-ст.
7. Сайт Федеральной таможенной службы. URL: [www.customs.ru](http://www.customs.ru).



**Задорожная П.В.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал «Российской таможенной академии», студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Ворона А.А.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал «Российской таможенной академии», старший преподаватель кафедры управления, старший научный сотрудник НИО

### **ТРАНЗИТНЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ, ОФОРМЛЕННЫЕ В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ**

Под таможенным транзитом понимается процесс, в соответствии с которым продукция перемещается под контролем органов таможни по таможенной территории ЕАЭС, а также по территории страны, не входящей в состав Союза: от таможенного места отправления до таможенного места назначения. При этом соответствующие пошлины и налоги не оплачиваются, но все запреты и ограничения применяются, кроме мер нетарифного и технического регулирования. В настоящее время данной таможенной процедуре уделяется большое внимание, разрабатываются и внедряются новые технологии, позволяющие сократить время совершения таможенных операций.

Таможенный транзит - это таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории Союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом Союза, 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 [1].

В ТК ЕАЭС закреплены условия помещения товаров под процедуру таможенного транзита. Прежде всего, товары, перемещаемые подобным образом, не должны быть запрещены к ввозу на таможенную территорию или вывозу с неё, декларантом обеспечена их идентификация, представлена транзитная декларация, в отношении товаров осуществлены пограничный и иные виды государственного контроля, представлены документы, подтверждающие соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, а также приняты меры обеспечения соблюдения таможенного транзита. Законодательно закреплены требования к транспортному средству международной перевозки: если товары перевозятся под таможенными пломбами и печатями, оно должно быть оборудовано надлежащим образом.

Исходной точкой начала действия процедуры считается таможенный пункт пропуска на территории Союза, куда прибыл груз для таможенного транзита. Моментом - выдача таможенным органом отправления разрешения на таможенный транзит.

Документы необходимо представить в течение одного – двух часов после прибытия партии продукции в пункт пропуска (в рабочее время). Таможенному пункту дается один час для регистрации всех документов и до 24 часов на то, чтобы их обработать и выдать разрешение на таможенный транзит (при условии соблюдения всех обязательных требований отправителем и транспортировщиком).

Транзит импортной продукции считается завершенным после того, как груз действительно доставлен в пункт назначения, и факт приема товаров документально подтвержден с передачей пакета необходимых документов (транзитной декларации и пр.).

Новацией в сфере декларирования при таможенном транзите стало применение электронных транзитных деклараций. Согласно Приказу Минфина России от 30.08.2016 № 144н, с 20 марта 2017 г. вводится обязательное электронное декларирование товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита.

В 2017 году доля электронных транзитных деклараций на товары, следующие по российской территории, достигла 53,67% [2]. Статистика показывает, что за последние три года количество электронных транзитных деклараций выросло почти в 475 раз, с 1295 деклараций в 2015 году, 126000 деклараций в 2016 году до 614923 деклараций в 2017 году.

Также стало возможным предварительно декларировать процедуру транзита за 30 дней до фактического ввоза товаров. С декабря 2017 года перевозчик может не подавать предварительную информацию для прибытия товаров, если была подана электронная транзитная декларация. Теперь данные из электронной транзитной декларации используются как предварительная информация о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу. По итогам года оформлено более 7 тысяч предварительных транзитных деклараций. Стоит отметить, что их количество растет ежемесячно.

Подавать ЭТД можно как через «Личный кабинет участника ВЭД» на портале ФТС (более 20 тысяч электронных таможенных деклараций поступило через данный сервис), так и с помощью специального программного обеспечения для таможенного оформления.

Использование специализированных программ для таможенного оформления позволяет максимально быстро сформировать ЭТД и сопутствующие электронные документы за счет удобного интерфейса, а также автоматизации процесса ввода данных. Например, очень помогают справочники-классификаторы, куда сохраняются ранее введенные сведения об организациях, транспортных средствах, водителях и декларанте. При

формализации документов многие данные (например, информация о товарах) автоматически переносятся из декларации, что экономит немало времени, так как их не приходится заполнять дважды. Однако такие функции есть только в специальном коммерческом программном обеспечении, а в «Личном кабинете участника ВЭД» на сайте ФТС они отсутствуют.

При подаче ЭТД все документы, предоставляемые при таможенном транзите, необходимо формализовать в соответствии со специальным альбомом форматов электронных форм документов и разместить в электронном архиве декларанта, находящимся в единой автоматизированной информационной системе (ЕАИС) таможенных органов. Электронные документы заверяются электронной подписью и равнозначны по своей юридической силе оригиналам на бумажных носителях. Электронная подпись выдается аккредитованными удостоверяющими центрами, можно самостоятельно получить её в удостоверяющем центре ФТС, где необходимо заплатить только за стоимость носителя.

Таким образом, благодаря мерам ФТС России по совершенствованию таможенного администрирования в 2017 году было существенно сокращено время совершения таможенных операций. Среднее время автоматической регистрации деклараций на товары составило 3 минуты, а их автоматического выпуска – 5 минут.

В то же время, иностранные перевозчики оказались не готовы к новым требованиям, поскольку подача электронной транзитной декларации (ЭТД) возможна только с использованием российской электронной цифровой подписи, и они вынуждены нести дополнительные расходы на привлечение таможенных представителей из РФ.

В планах рабочей группы на 2018 год решение вопросов по созданию единой сети электронных таможен и центров электронного декларирования, расширение практики авторегистрации деклараций на товары и их автовыпуска, совершенствование программных средств таможенных органов.

Так, 20 сентября 2018 года ФТС России запустила проект по мониторингу транзитных автоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на базе технологии ГЛОНАСС. Соответствующее Распоряжение Правительства России опубликовано на сайте Правительства России [3].

Эксперимент проводится в рамках создания единой системы транзита товаров по таможенной территории ЕАЭС. В первом этапе проекта примут участие как российские, так и зарубежные транспортные компании, осуществляющие транзитные перевозки товаров автомобильным транспортом между Россией и Казахстаном.

На практике будут отработаны процедуры сбора, обработки, хранения и передачи в автоматическом режиме данных о сохранности груза и маршруте движения транспортных средств, а также предоставление доступа

к таким данным таможенным органам. Кроме того, будет протестирована автоматизация активации и деактивации навигационных пломб и варианты реагирования при возникновении нештатных ситуаций на маршруте следования.

Комплекс мер, направленных на создание единой системы транзита товаров по таможенной территории ЕАЭС с использованием технических средств и сопряжением информационных систем государств – членов ЕАЭС таможенным службам ЕАЭС поручено выработать в соответствии с решениями, принятыми на заседании Евразийского межправительственного совета и закрепленными поручением Евразийского межправительственного совета от 25.10.2017 № 16.

В рамках проработки вопросов по созданию ЕСТ и апробации возможности сопряжения информационных систем Советом ЕЭК было принято Поручение от 30.03.2018 г. № 2 [4] об организации пилотного проекта по мониторингу транзитных перевозок через территорию стран – членов ЕАЭС, перевозимых с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта, с помощью с помощью навигационных пломб (интеллектуальных трекеров).

Предпринимаемые ФТС России меры по сокращению времени на проведение таможенных операций, расширение электронного таможенного транзита и внедрение современных информационных технологий ведут к существенному снижению временных и финансовых издержек участников ВЭД и способствуют укреплению конкурентоспособности российского бизнеса.

***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс ЕАЭС (приложение № 1 к Договору о ТК ЕАЭС) от 01.01.18.
2. Электронное декларирование в 2017 году: деклараций на товары – 99,99%, транзитных деклараций – 53,67% [Электронный ресурс] // 20.12.2017 URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=25839:-2017-9999-5367&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2094&Itemid=1835](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25839:-2017-9999-5367&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2094&Itemid=1835) (дата обращения: 15.09.2018).
3. ФТС России проведет эксперимент по мониторингу транзитных перевозок с использованием навигационных пломб [Электронный ресурс] // 10.09.2018 URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26847:2018-09-10-11-20-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2094&Itemid=1835](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26847:2018-09-10-11-20-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2094&Itemid=1835) (дата обращения: 20.09.2018).
4. Поручение Совета ЕЭК от 30.03.2018 г. № 2 «Об организации пилотного проекта по мониторингу транзитных перевозок через территорию стран – членов ЕАЭС, перевозимых с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта, с помощью с помощью навигационных пломб (интеллектуальных трекеров)». URL: <http://www.consultant.ru>.

**Замурко А.А.**

Выборгский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», студент по специальности «Таможенное дело»

**Научный руководитель  
Коляса В.Н.**

Выборгский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», старший преподаватель кафедры таможенного дела и внешнеэкономической деятельности

## НОВЫЕ АСПЕКТЫ КОНТРОЛЯ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ

Вопрос оптимизации и повышение эффективности проведения контроля таможенной стоимости товаров, импортируемых в Россию, стоял на повестке дня уже давно, поскольку доля импорта была и пока ещё остается достаточно высокой. Фактором, стимулирующим ускорение решения этой задачи, стала острая необходимость в оснащении таможенных органов полной и достоверной ценовой информацией.

Рассмотрим, какие статьи регламентируют вопросы определения таможенной стоимости и на уровне ТК ЕАЭС:

- статьи 39 – 45 касательно методов определения таможенной стоимости (методы не меняются);
- статьи 313, 324, 325, 326 касательно таможенного контроля таможенной стоимости, запроса и проверки документов;
- статьи 112, 113, 121, 125 касательно внесения изменений/дополнений в таможенную декларацию, выпуск под обеспечение, отказ в выпуске товаров.

При этом ЕЭК отведены определенные полномочия по вопросам таможенной стоимости: согласно ТК ЕАЭС за таможенным органом сохраняется право убеждаться в достоверности или точности заявления, документа или декларации, подтверждающего таможенную стоимость[1].

Таблица 1.- Применение норм, регулирующих вопросы таможенной стоимости

ТК ЕАЭС (глава 5, ст. 313, 324, 325, 326)	Вступил в силу 1 января 2018 года
Новый ФЗ «О таможенном регулировании»	Не принят
Действующий ФЗ «О таможенном регулировании» № 311-ФЗ от 27.11.2010	Применяется в части, не противоречащей ТК ЕАЭС (письмо Минфина от 28.12.2017 № 03-09-20/88036)

Соглашение определении таможенной стоимости товаров» от 25.01.2008	ТС «Об таможенной товаров» от 25.01.2008	Документ утратил силу с 1 января 2018 года
Решения ЕЭК		Решения Комиссии, регулирующие таможенные правоотношения, действующие на дату вступления настоящего Кодекса в силу, сохраняют свою юридическую силу и применяются в части, не противоречащей настоящему Кодексу (статья 444 ТК ЕАЭС)

Что же выносится на национальный уровень? Основной блок вопросов и задач, разрабатывая Таможенный ЕАЭС – это все-таки максимальное количество правоотношений урегулировать на наднациональном уровне. Там, где надо учитывать национальные особенности, вопросы таможенной стоимости будут регулироваться на национальном уровне.

Речь идет о статье 23 проекта ФЗ «О таможенном регулировании»:

- порядок определения/контроля таможенной стоимости товаров, вывозимых с территории ЕАЭС;
- порядок проведения консультаций с таможенными органами по вопросу определения таможенной стоимости;
- порядок отложенного решения и особенности для ввозимых товаров (в некоторых случаях – по решению Комиссии ЕЭК) + аналогичный порядок для вывозимых товаров;
- особенности контроля таможенной стоимости при предварительном и периодическом таможенном декларировании
- порядок принятия предварительного решения по вопросам применения методов определения таможенной стоимости ввозимых товаров (новый инструмент).

Исходя из последней редакции проекта ФЗ «О таможенном регулировании» полномочия на принятие таких решений отнесены на уровень ФТС России. Заявителем на получение соответствующего решения может выступать только то лицо, которое вправе выступать декларантом в отношении тех или иных товаров. Срок принятия решений составляет 30 календарных дней. Сам порядок принятия такого решения должен быть установлен на уровне Министерском финансов.

ТК ЕАЭС заложил возможность установить на национальном уровне возможность принятия предварительного решения. Пунктом 19 статьи 38 Таможенного кодекса ЕАЭС установлено, что предварительные решения по вопросам применения методов определения таможенной стоимости ввозимых товаров, могут приниматься в случае, если это установлено законодательством государств - членов о таможенном регулировании[2].

По вопросам контроля таможенной стоимости с точки зрения процедурных аспектов произошли наиболее значительные изменения. Было стремление объединить все контрольные полномочия с точки зрения



осуществления тех или иных контрольных операций, действий в общей одной главе, которая касается в целом проведения контроля. Ряд статей и Решений ЕЭК будут регламентировать вопросы и осуществление порядка проведения контроля таможенной стоимости. Из особенностей можно выделить:

1. Статью 313 нового Кодекса (311-ФЗ – не применяется). В ней говорится: «Таможенные органы консультируют заинтересованных лиц по вопросам таможенной стоимости товаров. При проведении указанных консультаций таможенный орган не вправе осуществлять проверку документов и принимать предварительные решения по таможенной стоимости».

2. Пункт 15 статьи 38 ТК ЕАЭС :

– если первый метод не применим, то могут быть проведены консультации между таможенным органом и декларантом в целях обоснованного выбора стоимостной основы для определения ТС;

– консультации проводятся в соответствии с национальным законодательством.

3. Статья 24 проекта ФЗ «О таможенном регулировании»: порядок проведения консультаций устанавливается Минфином России.

По большому счету детали особенности будут определяться на уровне ЕЭК.

Таблица 2. - Контроль таможенной стоимости

Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 №376	ТК ЕАЭС / Решения ЕЭК
Порядок контроля таможенной стоимости до выпуска и после выпуска	Статья 313 «Особенности проведения таможенного контроля таможенной стоимости товаров»
Форма КТС	Статья 325 «Проверка таможенных, иных документов и (или) сведений, начатая до выпуска товаров»
Форма Решения о проведении дополнительной проверки	Статья 326 «Проверка таможенных, иных документов и (или) сведений, начатая после выпуска товаров, и в иных случаях»
Перечень дополнительно запрашиваемых документов	Статья 340 «Запрос, требование и получение таможенными органами документов и (или) сведений, необходимых для таможенного контроля»
Расчет суммы обеспечения	Решение Коллегии ЕЭК «Положение об особенностях контроля таможенной стоимости товаров»

Статья 313 ТК ЕАЭС:

– таможенный орган осуществляет проверку правильности определения и заявления таможенной стоимости (выбора и применения метода определения таможенной стоимости товаров, структуры и величины

таможенной стоимости, документального подтверждения сведений о таможенной стоимости);

- таможенный орган вправе запросить декларанта пояснения в письменной форме о факторах, влияющих на формирование цены, а также об иных обстоятельствах;

- иные особенности контроля определяются ЕЭК. На текущий момент подготовлен проект Решения Коллегии ЕЭК «Положение об особенностях контроля таможенной стоимости товаров».

Источники таможенных органов для сверки данных, предоставляемых декларантами об обосновании правильности таможенной стоимости:

- информация о сделках с идентичными и однородными товарами того же класса или вида;

- информация о биржевых котировках, биржевых индексах, ценах аукционов, информация из ценовых каталогов;

- информация, полученная от государственных представительств (торговых представительств) государств - членов ЕАЭС в третьих странах;

- информация от государственных органов государств - членов ЕАЭС;

- информация от предприятий, профессиональных объединений (ассоциаций), в том числе поставщиков, производителей декларируемых, идентичных, однородных товаров, транспортных и страховых компаний.

Информация может быть получена любым не запрещенным способом (в том числе через Интернет).

Признаки недостоверного определения таможенной стоимости:

1. Несоответствие сведений, которые декларант заявил в рамках декларирования таможенной стоимости и тех документов, которые он предоставляет в обосновании.

2. Более низкие цены по сравнению:

- с ценой идентичных/однородных товаров при сопоставимых условиях их ввоза;

- с информацией на биржах, аукционах, ценовых каталогов;

- с ценой компонентов, в том числе сырьевых, из которых состоят товары.

3. Наличие взаимосвязи продавца и покупателя в сочетании с более низкими ценами по сравнению с ценами идентичных/однородных товаров при продажах между независимыми продавцом и покупателем.

4. Наличие основания полагать, что не соблюдена структура таможенной определения стоимости, не все компоненты в нее включены (например, транспортные расходы, страховые, лицензионные платежи).

Признаки недостоверности не применяются (совокупность условий):

- декларируемые и ранее ввезенные товары идентичны;

- товары ввозятся в рамках внешнеторгового договора, в соответствии с которым ранее ввозились идентичные им товары;
- неизменность условий сделки (цена/условия поставки);
- выявленные признаки те же самые, что и при проведении контроля ранее ввезенных идентичных товаров;
- в отношении ранее ввезенных идентичных товаров стоимость определена по первому методу и изменений в ДТ не вносились;
- ДТ подана в тот же таможенный орган, что и на ранее ввезенные идентичные товары;
- в ДТ сделана ссылка на номер ДТ, в которой были задекларированы ранее ввезенные идентичные товары;
- срок с даты выпуска ранее ввезенных идентичных товаров определяется с применением СУР, но не более 180 дней.

Здесь мы четко видим формализованные признаки недостоверности, которые не применяются[3].

#### Перечень запрашиваемых документов

1. Перечень определяется с учетом выявленных признаков недостоверного определения таможенной стоимости.

2. Запрос должен содержать перечень признаков, перечень дополнительно запрашиваемых документов/сведений и сроки их предоставления.

3. Таможенный орган может запросить письменные пояснения.

4. Возможны два варианта объяснения причин невозможности предоставить запрошенный документ:

- документ не существует или не применяется в рамках рассматриваемой сделки;
- лицом, располагающим документами/сведениями, отказано декларанту в их предоставлении.

5. Запрошенные документы должны быть предоставлены одним комплектом (одновременно) по каждому запросу.

6. Декларант вправе одновременно с запрошенными документами предоставить и иные документы/сведения.

#### Сроки проверки запрошенных документов:

- общий срок проверки документов после выпуска товаров – не позднее 30 календарных дней со дня предоставления запрошенных документов;
- если документы не представлены в срок, то проверка завершается со дня истечения такого срока;
- таможенный орган вправе направить вторичный запрос (например, в случае отсутствия пояснения причин не предоставления документа);

– срок проверки приостанавливается со дня регистрации запроса и возобновляется со дня получения дополнительных документов/сведений[4].

Таблица 3. - ТК ЕАЭС: сроки подачи ДТ и выпуска товаров

Сроки	Длительность	Особенности исчисления срока
Срок временного хранения товаров	4 месяца	Со дня, следующего за днем регистрации таможенным органом документов для помещения на хранение.
Срок подачи таможенной декларации	До истечения срока временного хранения	Либо в иной срок, установленный ТК ЕАЭС
Сроки выпуска товаров	В течение 4 часов	С момента регистрации ДТ
	Не позднее 1 рабочего дня	С момента регистрации ДТ. Данный срок применяется, если в течение четырех часов: - таможенным органом запрошены документы, заявленные в ДТ; - декларант обратился за внесением изменений в ДТ; - декларантом не выполнено требование об изменении (дополнении) сведений в ДТ.
Продолжение срока выпуска	На необходимое время для завершения таможенного контроля, внесения обеспечения, изменения ДТ.	Выпуск товаров должен быть завершен не позднее 10 рабочих дней со дня, следующего за днем регистрации ДТ.

Если проверка была до выпуска, то с принятием таможенной стоимости происходит выпуск товара. Если таможенная стоимость не принята, то здесь произошли определенные изменения в названии документа. Мы уходим от привычной корректировки таможенной стоимости. Теперь мы будем получать требование об изменении таможенной декларации. Если оно не будет реализовано декларантом, то будет происходить отказ в выпуске товара (если не было внесено обеспечения)[5].

Подводя итог, хотелось бы отметить, что новые аспекты контроля таможенной стоимости, способствуют оптимизации и повышению эффективности проведения контроля таможенной стоимости товаров, а также сокращению времени, затрачиваемого на его осуществление.

#### *Библиографический список:*

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/)
2. Профессиональное издательство, планово-экономический отдел. URL: <https://>
3. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: =2375.

4. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17035:2013-02-06-16-15-39&catid=18:deiat-adm-cat&Itemid=1830](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17035:2013-02-06-16-15-39&catid=18:deiat-adm-cat&Itemid=1830).

5. Аналитический портал «Отрасли права». URL: <http://xn>

**Марченкова В.И.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Захаренко Т.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой товароведения и таможенной экспертизы  
к.т.н., доцент

## **К ВОПРОСУ О КЛАССИФИКАЦИИ МЯСА И МЯСНЫХ СУБПРОДУКТОВ ПО ТН ВЭД ЕАЭС**

В современных условиях растет товарооборот между странами. Через таможенную границу активно перевозятся мясо и мясные субпродукты, классифицируемые в группе 02 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС). Так, импорт продуктов товарных позиций 0201-0204 за 2017 год составил 2064, 9 млн. долл. США (далее зарубежье – 1582,6 млн.долл. США; СНГ – 482,3 млн. долл. США), товарной позиции 0207 – 359, 9 млн. долл. США (далее зарубежье – 159,3 млн.долл. США; СНГ – 200,6 млн. долл. США). В связи с этим необходима точная и достоверная детализация на всех уровнях классификации [5].

Целью данной статьи является рассмотрение отдельных аспектов классификации мяса и мясных субпродуктов по ТН ВЭД ЕАЭС, вызывающих трудности у участников внешнеэкономической деятельности, не имеющих специальных познаний.

Классификация товара осуществляется на основе определенных признаков, с использованием основных правил интерпретации. Определение основных признаков важно для достоверного присвоения кода ТН ВЭД. К таким признакам, значимым для классификации мяса можно отнести: вид мясного сырья (крупный рогатый скот, свинина, баранина или козлятина, лошади, ослы, мулы и лошаки, кролики или зайцы, птица и др.); способы обработки (свежее, охлажденное, замороженное и др.), степень отделения мяса от костей (необваленное, обваленное), виды отруба (туши и полутуши, компрессионные четвертины, окорок, лопатка, корейка и др.); идентификация мяса как субпродукта; соотношение жировой и мышечной ткани.

Исследуемая в данной статье группа 02 представлена в I разделе ТН ВЭД ЕАЭС, критерием исключения из которого является назначение и степень обработки. Тем самым, данный критерий позволяет разграничить группы данного раздела и раздела IV. В раздел I включены продукты



следующих способов обработки: свежее, охлажденное, замороженное. К дополнительным критериям обработки относятся: соление, нахождение в рассоле, сушка, копчение.

При классификации на уровне групп из группы 02 исключаются жиры (15 группа); продукты непригодные в пищу (05 группа); товары, подвергнутые другим видам обработки, не перечисленные выше, включены в 16 группу.

Еще одним важным признаком является степень отделения мяса от костей, например, выделяется «необваленное» мясо. Данный термин означает, что в отрубке мяса должны присутствовать все кости или их часть, при этом они обязательно должны быть связаны с волокнами мяса. Термин «обваленное» мясо предполагает полное отсутствие костей в отрубке и естественное соотношение мышечной, соединительной и жировой тканей.

Субпродукты в товароведении подразделяются на 2 категории. К первой категории относятся: языки, печень, почки, мозги, сердце, вымя говяжье, диафрагма, мясокостные хвосты (говяжий и бараний). Ко второй категории относятся: головы (без языков), ноги, легкие, уши, свиной мясокостный хвост, губы, мясо пищевода, желудок.

Исключающим из группы 02 критерием является пригодность в пищу. Так, непригодные в пищу субпродукты представлены в 05 группе (0510 – для фармакологических продуктов; 0511 – в другом месте не поименованные) [4].

При таможенном контроле следует учитывать и термин «ветеринарный конфискат», под которым согласно ТР ТС 034/2013 понимается туша, части туши и органов животного, признанные органами ветеринарного контроля (надзора) непригодными для пищевых целей и подлежащие безвозмездному изъятию.

Следует отметить, что в группе 02 мясо и субпродукты домашней птицы представлены в рамках одной товарной позиции 0207, в то время как для других субпродуктов выделена отдельная товарная позиция: 0206 – пищевые субпродукты крупного рогатого скота, свиней, овец, коз, лошадей, ослов, мулов или лошаков, свежие, охлажденные или замороженные.

Довольно часто встречаются случаи недостоверной классификации мяса и присвоение неверного кода ТН ВЭД, ЕАЭС, что влечет за собой судебные разбирательства. Одной из причин является то, что при присвоении кода, используется терминология ГОСТ на данные товары. При классификации необходимо применять в первую очередь примечания к ТН ВЭД ЕАЭС, так как они имеют специфическую терминологию, имеющую юридическую силу в международной торговле, которая отличается от терминологии ГОСТ. Например, одним из основных признаков классификации мяса является способ обработки. Согласно ТН ВЭД ЕАЭС «охлажденное» мясо – это мясо, подвергнутое действию пониженной температуры (как правило, это 0 °С) и сделана пометка «без

замораживания». В ТР ТС 034/2013 «О безопасности мяса и мясной продукции» охлажденным считается парное мясо, подвергнутое обработке в холодильнике и имеющее температуру от  $-1,5$  до  $+4$  °C. Что касается замороженного мяса, то в данном случае технический регламент также дает более точные значения: это парное или охлажденное мясо, подвергнутое холодильной обработке не выше  $-8$  °C [2]. По ТН ВЭД ЕАЭС замороженным мясом считается охлажденное мясо до температуры ниже точки замерзания продукта, до его полного промораживания.

Важное значение для классификации имеет термин «тримминг». По ГОСТ Р 52427-2005 «Промышленность мясная. Продукты пищевые. Термины и определения» тримминг – бескостное мясо от разных частей туши, которое получают путем отделения от крупнокусковых полуфабрикатов и/или продуктов из мяса [3]. В ТН ВЭД ЕАЭС в данном случае даются более точные определения: во-первых, указано, что это небольшие кусочки без шкуры, во-вторых, содержание жировой ткани не должно превышать 70 мас.%, что они получены в процессе разделки или обвалки мяса и предназначены для промышленного применения. Кроме того, важно учитывать при таможенном контроле такой аспект как промышленное применение «тримминга», то есть невозможность его присутствия в розничной торговле с точки зрения обеспечения безопасности товаров.

Также следует отметить разницу в трактовке термина «окорок». По ГОСТ Р 52427-2005 окорок – тазобедренная или лопаточная часть свиной туши с костью и шкуркой или без них [3]. В ТН ВЭД ЕАЭС под «окороком» понимается только задняя часть полутуши, включая не только шкурку и кость, но и с ножкой, голяшкой, подкожным жиром или без них. Его также называют задним окороком. Передний же окорок называется «лопатка» – нижняя часть переднего края, (не-) содержащая лопаточную кость с прикрепленными мышцами, костями, с рулькой, шкурой, подкожным жиром или без них.

Можно сделать вывод, что, несмотря на небольшой размер группы, классификация мяса и мясных субпродуктов имеет определенные трудности и несовершенства. Для решения данной проблемы целесообразно было бы унифицировать терминологию различных нормативных документов, касающихся товаров данной группы. Также можно выделить наиболее ценные отруба, которые бы отличались более высокими ставками пошлин, однако данная мера может повлечь возрастание случаев преднамеренной недостоверной классификации. В ТН ВЭД ЕАЭС в других группах предусмотрены товарные позиции, включающие продукты для детского питания. Аналогично можно было бы поступить и в отношении группы 02.

Таким образом, в данной статье были определены основные признаки классификации мяса и мясных субпродуктов, выявлены проблемные моменты и выдвинуты предложения по их решению.

### *Библиографический список:*

1. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза: Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 (в ред. от 23.06.2017) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <http://www.eurasiancommission.org>.
2. ТР ТС 034/2013 «О безопасности мяса и мясной продукции» // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <http://www.eurasiancommission.org>.
3. ГОСТ Р 52427-2005 «Промышленность мясная. Продукты пищевые. Термины и определения». М.: Изд-во Стандартиформ, 2007.
4. Алешкина Д.В., Кулишева Е.М., Рыжкова Н.Н., Классификация товаров в таможенных целях: Учебное пособие. — М.: МАДИ, 2017. — 76 с.
5. Федеральная таможенная служба // URL: <http://www.customs.ru>.

**Зиманова М.А., Красикова С.Б.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Борисова Е.М.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.э.н.

## **ТАМОЖЕННАЯ СТОИМОСТЬ И ПРОБЛЕМА ЕЁ КОНТРОЛЯ ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ**

Федеральная таможенная служба Российской Федерации (далее – ФТС), являясь в настоящее время одним из важнейших государственных институтов, вносит значительный вклад в федеральный бюджет, а также обеспечивает защиту экономических интересов государства. На таможенные органы возложено большое количество серьезных задач, от успешного выполнения которых зависит благосостояние страны.

Каждый год ФТС размещает на официальном сайте публичную декларацию своих целей и задач, и за последние несколько лет первостепенной целью является обеспечение своевременности, полноты и правомерности взимания таможенных платежей. Реализация данной цели неразрывно связана с проблемами определения и контроля таможенной стоимости ввозимых и вывозимых товаров.

Одним из наиболее распространенных видов уклонения участниками ВЭД от уплаты таможенных платежей является занижение таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу, что может стать серьезной угрозой экономическим интересам государства. В этой связи анализ данной проблемы представляет научный интерес, ведь её решение требует высокой квалификации должностных лиц таможенных органов (далее – ДЛТО), потому что именно от правильности определения таможенной стоимости товара зависит полнота и своевременность поступления таможенных платежей в доходную часть федерального бюджета.

Таможенная стоимость – это стоимость товара, которая определяется с целью исчисления таможенных и иных платежей, а также для ведения таможенной статистики и осуществления валютного контроля внешнеторговых сделок [1, с. 4].

Контроль же таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу, выступает одним из важнейших направлений работы таможенных органов. По сути он является совокупностью практических мер по контролю за заявленной таможенной стоимостью, предоставленными

документами, а также за правильностью выбора и применения методов определения таможенной стоимости перемещаемых товаров.

Всего существует шесть таких методов (по стоимости сделки с ввозимыми товарами, идентичными товарами, однородными товарами, а также вычитания, сложения и резервный методы), однако на практике чаще всего применяется первый метод. В случае, если применение этого метода невозможно, выбор происходит по принципу эскалации, то есть последовательно [2, с.21].

Контроль таможенной стоимости осуществляется таможенными органами как до, так и после выпуска товаров, в том числе с использованием системы управления рисками. По результатам проведенного контроля ДЛТО принимает решение о принятии заявленной таможенной стоимости товара и дальнейшем его выпуске, либо о дополнительной проверке и корректировке заявленной таможенной стоимости (рис.1).

Решение о корректировке принимается в случае, если при проведении таможенного контроля было обнаружено, что:

- 1) заявленная таможенная стоимость является недостоверной;
- 2) выбран неправильный метод определения таможенной стоимости;
- 3) таможенная стоимость рассчитана неправильно.

Таможенный орган уведомляет декларанта о том, что было принято решение о корректировке таможенной стоимости, после чего он предоставляет необходимые для подтверждения указанной таможенной стоимости документы и сведения, либо производит корректировку заявленной таможенной стоимости, доплачивает недостающие суммы таможенных платежей.

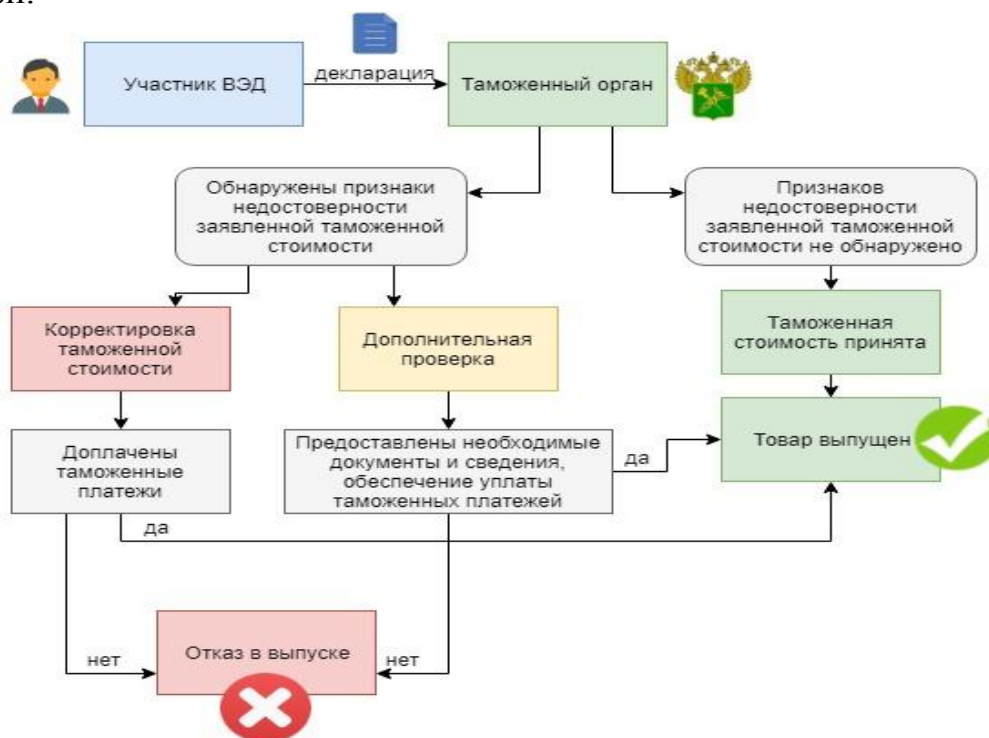


Рисунок 1. Алгоритм контроля таможенной стоимости товара

Необходимо также уделить внимание последствиям, которые могут возникнуть при занижении участниками внешнеэкономической деятельности таможенной стоимости товара. Недостоверное заявление таможенной стоимости является одним из самых распространённых нарушений таможенного законодательства, связанных с перемещением товаров через таможенную границу. Данное правонарушение регулируется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). По данным ФТС в 2017 году таможенными органами было возбуждено 119327 дел об административных правонарушениях, из которых 32807 дел, возбуждено по статье 16.2 КоАП РФ, что составляет 27,5% от общего количества [3].

Таможенными органами осуществляется целый комплекс мероприятий, которые направлены на повышение качества администрирования контроля таможенной стоимости: обеспечена возможность формирования профилей рисков по направлению контроля таможенной стоимости, унифицированы стоимостные индикаторы рисков в отношении более пятисот кодов по ТН ВЭД ЕАЭС, утверждена новая инструкция о действиях должностных лиц по проверке правильности определения, декларирования таможенной стоимости товаров.

Следует отметить, что проводимая работа приносит свои результаты: только в 2017 году увеличилась до 95% доля решений таможенных органов по таможенной стоимости, не отмененных в судебном порядке (при плановом значении в 72%), а также доля платежей, возвращенных участникам ВЭД в результате судебных решений по корректировке таможенной стоимости снизилась до 0,08% (при плановом значении 0,21%). Более того, суммы доначисленных и довызысканных таможенных платежей в связи с произведенной корректировкой таможенной стоимости по всем товарным группам в 2015 году составила 400,5 млн. руб., в 2016 - 482,9 млн. руб., а в 2017 - 178,7 млн. руб. [4].

Таким образом, можно сделать вывод, что практика работы таможенных органов показывает, что комплексный подход к решению существующих проблем может повысить качество контроля таможенной стоимости. Необходимо не останавливаться на достигнутом и в дальнейшем осуществлять мероприятия, направленные на повышение эффективности контроля таможенной стоимости, использовать программные средства, упрощающие и ускоряющие процесс контроля таможенной стоимости, а также расширять выбор источников информации о стоимости товаров на рынках различных стран.

***Библиографический список:***

1. Тимофеева Е.Ю. Контроль таможенной стоимости товаров: учебное пособие / Е. Ю. Тимофеева. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. – 89 с.



2. Глазкова Г.В. Определение и контроль таможенной стоимости: учебное пособие / Г.В. Глазкова, И.В. Сухарева. — Электрон. текстовые данные. — М.: Российская таможенная академия, 2014. — 124 с. — 978-5-9590-0805-5. URL: <http://www.iprbookshop.ru/69482.html>

3. Показатели правоохранительной деятельности таможенных органов Российской Федерации за 2017 год: URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view)

4. Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России: URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=225](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=225)

**Иванникова А.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коробкова М.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

### **РЕЗУЛЬТАТЫ ВНЕДРЕНИЯ КПС «ПОРТАЛ МОРСКОЙ ПОРТ» В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ТАМОЖЕННОМ УПРАВЛЕНИИ**

Развитие информационно-технического обеспечения ФТС России в рамках принципов «Единого окна» определяет необходимость внедрения новых программных продуктов и комплексов программных средств. Это направление является приоритетным в деятельности не только Северо-Западного таможенного управления, но и Федеральной таможенной службы в целом.

Комплекс программных средств «Портал Морской порт» (далее – КПС «Портал Морской порт») начал свое функционирование в 2014 году, когда ФТС проводилось тестирование прототипа этого программного обеспечения в портах, расположенных в пределах Дальневосточного, Северо-Западного и Южного таможенных управлений, а также Калининградской областной таможни. В первом «наборе» КПС решались такие задачи, как просмотр предварительной информации, сопроводительных документов, обработка этой информации при прибытии судов. На разработку комплекса было выделено более 36 950 тыс. рублей. [7]

В Приказе Федеральной таможенной службы от 08.04.2016 № 704 «О внедрении комплекса ПС "Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска"» (в ред. Приказа ФТС России от 08.06.2016 № 1140) определены этапы и объекты внедрения данного КПС в целях ускорения порядка осуществления таможенными органами таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых морским (речным) транспортом [3].

КПС «Портал Морской порт» предполагает сокращение не только времени совершения различного рода операций с товарами, но и финансовых затрат участников внешнеторговой деятельности. Из преимуществ можно выделить то, что платформа объединяет стивидоров, государственные контрольные органы, морских перевозчиков. Система предусматривает поэтапное представление сведений о грузе и транспортных средствах на разных этапах технологического процесса по мере подготовки документов

заинтересованными лицами, которые необходимы должностным лицам таможенных и других государственных контрольных органов для осуществления контроля в морских пунктах пропуска. Доступ в систему предоставляется сотрудникам администрации порта, декларантам, судовым агентам, должностным лицам. [2]

Архитектура КПС построена следующим образом: система состоит из личного кабинета участника ВЭД, «внешней» и ведомственной подсистем, которые взаимодействуют между собой по мере осуществления операций [4]. Все данные передаются в ЕАИС таможенных органов.

В «Проекте технологии работы участников информационного взаимодействия в процессах перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту» определен порядок предоставления и обработки информации в программных средствах (в том числе рассматриваемого КПС) при прибытии в морской (речной) порт (рис. 1).



Рисунок 1. Операции при прибытии судна с использованием КПС «Портал Морской порт»

Подготовка и предоставление предварительной информации о товарах (ПИТ) осуществляется путем внесения данных в интерфейс или загрузкой XML файла. «Внешняя» подсистема обрабатывает данные и отражает статус «принят». Предварительный пакет документов и сведений (ПДС) на прибытие представляет собой заявку на планируемый судозаход. Формируется за 72 часа, за 24 часа и по прибытии судна перевозчиком. Происходит выгрузка данных в автоматизированную систему «Электронное представление сведений», проводится форматно-логистический контроль документов. Ведомственная подсистема формирует уведомление на прибытие. Затем осуществляется государственный контроль, происходит принятие предварительных решений, а также решения о проведении необходимых мер государственного контроля, оформление результатов государственными контрольными органами. В это время происходит обработка предварительного ПДС. Ведомственный КПС готовит отчет «Журнал регистрации уведомлений о прибытии судов», должностное лицо

таможенного органа запрашивает документы по системе межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), принимаются решения в отношении товарных партий, которые фиксируются в ПДС. В это время «внешняя» подсистема передает статус «разгрузка разрешена» с комментариями «требуется иные меры контроля» или «необходимо предоставление разрешительных документов», «ввоз запрещен» или «ввоз разрешен, выгрузка в порту назначения (транзит)». Далее происходит предоставление окончательного ПДС, привязка судозаходов в журнал, перевозчик подтверждает заход, эти данные публикуются во «внешней» подсистеме КПС. Государственные контрольные органы принимают и оформляют окончательное решение, осуществляется проверка предварительного ПДС, после чего данные переносятся в окончательный ПДС, принимается решение о проведении документального или фактического контроля. В конце формируется электронное судовое дело, при необходимости осуществляется государственный контроль, после чего товары перевозят на временное хранение, или выпускаются таможенным органом.

Аналогичный, но обратный порядок устанавливается и для убытия судов (рис. 2).



Рисунок 2. Операции при убытии судна с использованием КПС «Портал Морской порт»

Первым делом в КПС подготавливается и предоставляется поручение на погрузку. Сообщение автоматически формируется и направляется должностному лицу таможенного органа. Принимается решение в отношении погрузки. Из КПС выгружается номер декларации на товары, данные о вывозе, разрешения, результаты отработки системы управления рисками. При отсутствии признаков нарушений должностное лицо разрешает погрузку, фиксирует это решение в КПС. Также фиксируются результаты таможенного и иных видов контроля. Далее – подготовка и предоставление ПДС на убытие, заявки на убытие, связка ПДС и поручений на погрузку товаров на борт судна. Формируется электронное судовое дело, сверяется

количество товаров – документальное и фактическое. Принимается решение «вывоз разрешен» или «вывоз запрещен».

Согласно Приказу Федеральной таможенной службы от 08.06.2016 № 1140 «Изменения в порядок внедрения ПС "Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска"», к середине 2017 года в портал должны быть включены все морские пункты пропуска Российской Федерации. Также это подтверждается Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.09.2016 № 1981-р «Об использовании комплекса программных средств "Портал "Морской порт"», согласно которому ведомствам поручено использовать данную систему как обязательную и обеспечивать ее применения администрациями морских портов [5].

Таким образом, II-III квартал 2016 года предполагал внедрение КПС «Портал Морской порт» в Балтийской и Кингисеппской таможнях Северо-Западного таможенного управления, в I-II кварталах 2017 года система внедрялась в Архангельской, Мурманской и Выборгской таможнях [3].

Согласно официальным данным ФТС России, по состоянию на конец 2017 года участниками внешнеэкономической деятельности и заинтересованными лицами было подано 575 пакетов предварительной информации о товарах и 1419 пакетов документов и сведений с помощью КПС [1].

К использованию системы подключены порядка 35 судоходных линий и морских компаний, работающих в регионе деятельности Балтийской таможни. Одной из компаний-перевозчиков, присоединившихся к использованию КПС, является «Containerships»: она заключила с таможней соглашение об информационном взаимодействии, в которое входит и экспериментальное использование портала. За 2017 год только этой компанией были совершены операции в отношении 112 товарных партий, а среднее время выпуска товаров составило полтора часа (90 минут), что является существенным показателем в отношении совершения операций с товарами, перемещаемыми морским видом транспорта. В настоящее время доля электронных судовых дел, оформленных на судозаходы этого перевозчика, составляет 100% [6].

В Архангельской таможне за 2017 год количество грузополучателей возросло до 10 организаций, среди них «Maersk Line», «CMA CGM», «DFDS Seaways LTD».

Кингисеппской таможней было сформировано 122 электронных дела на убытие, а в Мурманской таможне – 31 из 551 судовых дел с использованием комплекса программных средств.

В целом в регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления портал используется 250 заинтересованными лицами, среди них 26 операторов морского терминала, 184 перевозчика, 22 судовых агента, 10

отправителей (получателей). Из 15000 судовых дел через программный продукт было обработано 3878 дел, то составляет 25,9% от их общего количества [8].

Совершение таможенных операций в ходе выгрузки 100 контейнеров сокращается в среднем до 1 часа с использованием КПС «Морской порт» в сравнении с ручной обработкой в размере 5 часов (в зависимости от объема грузов).

Участники внешнеэкономической деятельности утверждают, что благодаря portalу в режиме реального времени осуществляется обратная связь с таможенными, логистическая работа ускоряется, время нахождения судна в порту сокращается. Система обеспечивает экономию денег участников ВЭД в связи с тем, что применение единого и ускоренного совершения таможенных операций, связанных с обработкой документов позволяет сократить время на совершение различных операций [8].

В перспективе – 100% электронное оформление судовых дел с применением КПС.

Исходя из всего вышесказанного, можно утверждать, что КПС «Портал Морской порт» играет важную роль в развитии предварительного информирования и механизма «Единого окна». Разработка системы способствует значительному уменьшению времени нахождения судна в порту, оптимизации и ускорению процессов прохождения всех видов контрольных мероприятий и таможенного оформления в морских регионах, а также обеспечивает переход на стопроцентный электронный документооборот.

#### ***Библиографический список:***

1. Балтийская таможня: КПС «Портал Морской порт» // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <http://customs.ru/>
2. Методические рекомендации по работе с КПС «Портал Морской порт» версии 1.0 // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <http://customs.ru/>
3. Приказ Федеральной таможенной службы от 08.04.2016 № 704 «О внедрении комплекса ПС "Портал взаимодействия государственных контрольных органов и заинтересованных лиц в процессе оформления товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска"» // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <http://customs.ru/>
4. Проект технологии работы участников информационного взаимодействия в процессах перевозки и обработки товаров в морском (речном) порту // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <http://customs.ru/>
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.09.2016 № 1981-р «Об использовании комплекса программных средств "Портал "Морской порт"» // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <http://customs.ru/>



6. Состоялось подписание соглашения между Балтийской таможней и финской компанией «Контейнершипс» // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: <http://customs.ru/>

7. ФТС отправит на доработку стоивший бюджету 37 млн рублей «Морской порт» // Пассажирский порт Санкт-Петербурга. URL: <https://www.portspb.ru/>

8. КПС «Портал Морской порт»: от слов к делу // CustomsExpert.ru. URL: <https://customsexpert.ru>

**Иванова П.А., Ситникова Л.Р.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Борисова Е.М.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.э.н.

## **К ВОПРОСУ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ**

В данной статье проведен анализ изменений в законодательстве, связанных со вступлением в силу нового закона. Проанализированы нововведения Федерального закона от № 289-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в части определения таможенной стоимости товаров. Рассмотрены новые направления взаимодействия таможни и участников ВЭД, а так же выявлена необходимость установления порядка данного взаимодействия.

4 августа 2018 года, в связи принятием 01.01.2018 года ТК ЕАЭС, вступил в силу Федеральный закон от № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Нововведения затрагивают все направления деятельности таможенных органов. В основном, закон направлен на ускорение таможенных операций, совершаемых таможенными органами, и усиление таможенного контроля товаров после их выпуска, а также он внес некоторые изменения касающиеся части таможенной стоимости товаров.

Первым из внесённых изменений стало консультирование по вопросам таможенной стоимости товаров (ст.24 Федерального закона «О таможенном регулировании Российской Федерации» № 289-ФЗ). Данное нововведение состоит в том, что федеральный орган исполнительной власти устанавливает порядок проведения консультаций между таможенным органом и декларантом с целью правильного выбора стоимостной базы определения таможенной стоимости по методам сделок с идентичными и однородными товарами [1].

Фактически декларант и раньше мог обратиться за консультацией в таможенный орган, однако практического опыта проведения консультаций до момента декларирования нет.

Федеральным органом исполнительной власти, устанавливающим порядок проведения данных консультаций, является Министерство финансов Российской Федерации (Минфин). Так как Федеральный закон N 289-ФЗ

вступил в силу совсем недавно, вышеупомянутый порядок пока что не установлен. Многие эксперты считают данный вопрос достаточно сложным, однако, законодательное закрепление положений о консультировании декларантов таможенными органами можно считать серьезными позитивными изменениями в таможенном законодательстве, так как вопрос таможенной стоимости всегда важен и актуален.

Другим важным нововведением является пункт о принятии предварительных решений по вопросам применения методов определения таможенной стоимости (ст.25 Федерального закона «О таможенном регулировании Российской Федерации» № 289-ФЗ). Это нововведение состоит в том, что Федеральный орган исполнительной власти (Минфин) по мотивированному заявлению принимает предварительное решение по вопросам применения одного из методов определения таможенной стоимости, установленных таможенным кодексом Евразийского Экономического Союза [2].

Заявителем по вопросам предварительных решений может выступать декларант, а также уполномоченный представитель. Предварительное решение принимается не позднее 30 дней со дня регистрации заявления о принятии предварительного решения [3]. Порядок принятия и выдачи предварительных решений, а также условия и случаи его выдачи, сроки его действия и порядок принятия решения о его прекращении, также устанавливаются федеральным органом исполнительной власти (Минфином), однако, также, как и в случае с консультациями между таможенным органом и декларантами, данный порядок пока ещё не установлен.

Следует отметить, что предварительные решения выносятся только в отношении метода определения таможенной стоимости, а не в отношении самой таможенной стоимости.

Изменения в части принятия предварительных решений по вопросам таможенной стоимости соответствуют требованиям ВТО: когда таможенная стоимость не может быть определена по цене сделки, должна проводиться консультация между Таможенной администрацией и импортёром с целью определения основы таможенной стоимости [4].

Подводя итог, можно сделать вывод, что данные нововведения являются актуальными и направлены на упрощение, и оказание помощи в деятельности участников ВЭД в части определения таможенной стоимости товаров. Однако для полной реализации данных нововведений требуется установление их порядка Минфином.

***Библиографический список:***

1. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты



**Иванова П.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Афонин П.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, заведующий кафедрой технических средств таможенного контроля и криминалистики, д.т.н., профессор

## **РАЗВИТИЕ СУБЪЕКТНО-ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО ПОДХОДА К КАТЕГОРИРОВАНИЮ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ**

В данной статье рассматриваются этапы развития субъектно-дифференцированного подхода к категорированию объектов таможенного контроля, а также возможность его практического использования. Субъектно-дифференцированный подход был разработан федеральной таможенной службой в 2014 году. На данный момент таможенные органы осуществляют категорирование объектов таможенного контроля с применением Системы управления рисками с помощью субъектно-ориентированного подхода и автоматизированного категорирования.

В современных условиях развития экономики, при увеличении товаропотоков необходимо увеличение скорости проведения таможенного контроля. Для этого фактический таможенный контроль заменяется электронным декларированием и удаленным выпуском, а большая часть проверочных мероприятий переносится на этап после выпуска товаров. В данной ситуации крайне важен правильный и целесообразный выбор объектов таможенного контроля.

Субъектно-дифференцированный подход можно назвать «модернизированным» вариантом субъектно-ориентированного подхода. За основу данного подхода берутся не только риски, формирующиеся товарной партией. Объем и способ применения мер минимизации риска определяется также статусом участника внешнеэкономической деятельности. Субъектно-дифференцированный подход разрабатывался с расчётом на то, что при декларировании будет подаваться только сама декларация и никаких документов кроме неё. Предполагалось, что все индикаторы рисков на момент декларирования будут получены только на основании анализа декларации и решение о наличии или отсутствии риска будет приниматься на основе этих данных [1].

На данный момент, со вступлением в силу с 1 января 2018 года Таможенного кодекса Евразийского экономического Союза участники внешнеэкономической деятельности имеют право при подаче декларации на товары не предоставлять в таможенный орган документы, на основе которых

она заполняется. Данное нововведение создает подходящие условия для применения субъектно-дифференцированного подхода.

В 2014 году, при разработке и первичном внедрении субъектно-дифференцированного подхода было проведено первое распределение импортёров по категориям риска, соответствующим данному подходу. Результаты первичного распределения представлены в табл.1 и на рис. 1 [2]:

Таблица 1.- Результаты первичного распределения импортёров в соответствии с субъектно-дифференцированным подходом

Уровень риска	Доля декларационного массива, %	Доля участников ВЭД, %	Количество участников ВЭД
Низкий уровень риска	38%	3%	2017
Умеренный уровень риска	47%	80%	37854
Высокий уровень риска	12%	11%	7380
Очень высокий уровень риска	3%	1%	490

Субъектно-дифференцированный подход к категорированию объектов таможенного контроля наиболее полезен для применения в целях таможенного контроля после выпуска, так как именно он помогает распределить меры по минимизации рисков между этапами до и после выпуска товаров (Рис. 2). В отношении категории низкого уровня риска до выпуска целесообразно применять только профили риска по запретам и ограничениям, а также правоохранные и целевые. Целевые профили риска – это профили риска в отношении конкретного участника ВЭД или конкретной товарной партии, которые являются результатом тщательного анализа. Их эффективность составляет более 75%. Правоохранные профили риска формируются правоохранными подразделениями на основе обработки имеющейся у них информации.

В отношении категории высокого уровня риска все меры минимизации применяются на этапе до выпуска, а также обязателен полный документальный контроль и полный фактический контроль всех партий товара без профилей риска.





Рисунок 1. - Распределение мер по минимизации рисков между этапами до и после выпуска товаров

Условия присвоения категории низкого уровня риска:

- более 100 выпущенных деклараций;
- срок внешнеэкономической деятельности более одного года;
- преобладание позитивных критериев над негативными по сумме баллов.

Условия присвоения категории высокого уровня риска:

- Значительное преобладание негативных критериев над позитивными;
- Наличие одного из следующих факторов:
  - а) дела об АП со значительными суммами штрафов;
  - б) значимые результаты применения СУР;
  - в) невозможность проведения контроля после выпуска товаров;
  - г) решение по классификации товаров со значительными суммами доначислений;
  - д) уставный капитал менее 500000 руб.;
  - е) срок внешнеэкономической деятельности меньше шести месяцев.

Условия присвоения категории очень высокого уровня риска:

- Значительное преобладание негативных критериев над позитивными;
- Наличие следующих систематических факторов:
  - а) дела об АП со значительными суммами штрафов;
  - б) значимые результаты СУР;
  - в) невозможность проведения контроля после выпуска товаров;

- г) решения по классификации товаров;
- д) несоблюдение условий для категории высокого уровня риска [3].

На момент разработки субъектно-дифференцированного подхода средний срок выпуска товаров при импорте составлял около 9 часов. Применение данного подхода должно было снизить его в два раза, до 4,5 часов, а для низкой категории риска до 27 раз, что составляет от 5 до 20 минут. На данный момент по прошествии четырёх лет субъектно-дифференцированный подход так и не применяется на практике. Однако, вступившим в силу 1 января 2018 года Таможенным кодексом Евразийского экономического Союза законодательно установлено время выпуска в течение 4 часов. Субъектно-дифференцированный подход мог бы снизить законодательно установленное время выпуска в несколько раз, но в данный момент таможенными органами используется только субъектно-ориентированный подход и автоматическое категорирование.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что, хотя законодательно и были созданы подходящие условия для применения субъектно-дифференцированного подхода, на практике он все ещё не используется, но продолжает развиваться и, скорее всего, будет применяться в будущем.

***Библиографический список:***

1. Козлов Р. Категорирование участников ВЭД и внедрение саморегулирования. Национальное объединение таможенных представителей, 27.04.2016 URL:<http://notp.ru/?p=899>.
2. Уткин Г. ФТС готовит революцию в системе управления рисками. ПРОВЭД. 11.04.2014 URL:<http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/article/12202-fts-gotovit-pevolyutsiyu-v-sisteme-uppravleniya-riskami.html>.
3. Голоскоков В. Как стать идеальным участником ВЭД. 26.08.2014 URL:<http://www.tks.ru/reviews/2014/08/26/03>

**Иванова Ю.Ю., Лесниченко А.С., Яхяева Р.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Ронжина Н.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры административного и таможенного права

## **ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ СВОБОДНОГО СКЛАДА**

В данной статье рассмотрено определение таможенной процедуры свободного склада. Также выявлено экономическое значение свободных складов для таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. История развития законодательства, регулирующего вопросы вышеназванной таможенной процедуры, как на мировой арене, так и в национальном законодательстве, показала постепенный прогресс до нового Федерального закона №289-ФЗ.

Исследование исторических особенностей установления и правового регулирования таможенных процедур, применяемых на территории Российской Федерации, связаны с выделением группы таможенных процедур, относящихся к категории экономических. Статьей 155 ранее действовавшего Таможенного кодекса Российской Федерации [6] к группе экономических таможенных процедур (ранее – таможенных режимов) были отнесены переработка на таможенной территории, переработка вне таможенной территории, переработка для внутреннего потребления, временный ввоз, таможенный склад, а также свободная таможенная зона (свободный склад).

Согласно ст. 27 Договора о Евразийском экономическом союзе [2] целью применения таможенных процедур свободного склада является содействие повышению уровня социально-экономического развития государств-членов, увеличение капиталовложений в экономику государств-членов, становление новых высокотехнологичных производств, а также обеспеченность достойного уровня развития ряда отраслей, включая транспортную инфраструктуру, туризм и санаторно-курортную сферу.

Экономический эффект от использования свободного склада связан с тем, что в регионе действия свободного склада предусмотрено осуществление предпринимательской и иной деятельности. Вероятный интерес данной таможенной процедуры для участников ВЭД обусловлен возможностью размещения иностранных товаров без уплаты таможенных

пошлин, налогов, и применения мер нетарифного регулирования, а также неприменения запретов и ограничений в отношении товаров Союза.

Таможенная процедура свободного склада представляет собой используемую как для иностранных товаров, так и для товаров Союза таможенную процедуру, при которой товары могут находиться и использоваться на свободном складе при условии, что были соблюдены условия помещения и использования товаров согласно заявленной процедуре без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.

Законодательство государств-членов устанавливает правила, определяющие конкретные условия расположения, обустройства и оборудования сооружений, помещений (частей) и открытых площадок, которые могут быть предназначены для использования в качестве свободного склада, а также устанавливает особенности ограждения и оснащения системой видеонаблюдения.

Порядок, на основании которого осуществляется контрольно-пропускной режим в зоне функционирования свободного склада, в том числе установление возможности прохода на территорию склада лиц, устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области таможенного дела (для РФ – Министерство Финансов РФ).

На территории свободного склада предусмотрено размещение и использование как товаров Союза, непосредственно помещенных и не помещенных под процедуру свободного склада, так и иностранных товаров, которые были помещены под иные таможенные процедуры.

Для того, чтобы поместить товары под таможенную процедуру свободного склада необходимо, чтобы в отношении иностранных товаров были соблюдены запреты и ограничения.

К условиям, обеспечивающим использование товаров в соответствии с рассматриваемой процедурой, относятся: необходимость разместить на свободном складе помещенные под данную процедуру товары в установленные сроки функционирования такого склада, обеспечение использования товаров декларантом, либо иными лицами, а также обеспечение осуществления предусмотренных ТК ЕАЭС ряда действий в отношении таких товаров (например, хранение, грузовые операции и т.п.)

Иные лица могут проводить операции по эксплуатации и функционированию свободного склада в случае, если владелец свободного склада заключил с иными лицами договор, предусматривающий совершение таких операций.

Вывоз с территории свободного склада на остальную часть таможенной территории Союза помещенных под процедуру свободного склада товаров без завершения действия такой процедуры предусмотрен с разрешения

таможенного органа, в регионе деятельности которого функционирует свободный склад.

Нормативно-правовое регулирование применения таможенной процедуры свободного склада на территории нашего государства относится к совместному ведению наднационального управления на уровне ЕАЭС и национального регулирования Российской Федерации.

Базовые положения международного уровня содержатся в:

- Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур [1];
- Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014[2];
- Таможенный кодекс ЕАЭС[4];
- Международные договоры членов содружества ЕАЭС по вопросам свободных экономических зон и свободных складов на таможенной территории ЕАЭС[3];
- Решения Комиссии Таможенного союза (не утратившие юридическую силу) и решения Евразийской экономической комиссии по указанным вопросам.

Ранее сегмент национальных законов, регулирующих таможенную процедуру свободного склада был последовательно представлен:

- Таможенным кодексом Российской Федерации от 18.06.1993 № 5221-1;
- Таможенным кодексом Российской Федерации от 28.05.2003 № 61-ФЗ;
- Федеральным законом от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» [8].

Киотская конвенция «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» вводит стандартные правила и рекомендации по целому ряду таможенных процедур, включая свободную зону и таможенный склад.

В качестве законодательного акта, который ранее регламентировал функционирование таможенной процедуры свободного склада, стоит отметить Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 «О свободных складах и таможенной процедуре свободного склада» (далее – Соглашение) [3]. Данный документ отныне не действует в связи с вступлением в силу Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017.

Соглашение регламентировало порядок возникновения и функционирования свободных складов на таможенной территории Союза, сущность процедуры, условия, в соответствии с которыми товары помещаются под данную процедуру, а также порядок, на основании которого действие процедуры завершается. Ныне все таможенные процедуры действуют на основании нового акта, Таможенного кодекса ЕАЭС.



Вступивший в силу в 2018 году ТК ЕАЭС предписывает необходимые условия помещения товаров под таможенную процедуру свободного склада в главе 28 и применяется в отношении иностранных товаров и товаров ЕАЭС. Данные товары размещаются и используются на свободном складе без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, при условии выполнения предъявленных к ним требований при помещении товаров под таможенную процедуру свободного склада.

На национальном уровне произошли изменения в таможенном законодательстве в связи с принятием и вступлением в силу нового Федерального закона № 289 от 03.08.2018 «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [7]. Закон был разработан после принятия и введения в юридическую силу 1 января 2018 года ТК ЕАЭС, который является приложением к Договору о ТК ЕАЭС. Основной задачей данного закона является введение принципов таможенного регулирования в РФ в соответствии законодательством ЕАЭС.

Новый Закон последовательно заменяет ранее действовавший ФЗ от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» [8]. Большая часть статей нового Закона вступили в силу с 4 сентября 2018 года. Например, положения по главе 25 «Таможенная процедура свободного склада» и главе 64 «Владелец свободного склада» будут применяться с 1 июля 2019 года.

Стоит отметить некоторые изменения в новом законодательстве по регламентации таможенной процедуры свободного склада. Свободные зоны - часть национальной экономической территории, где используется особый механизм взимания льгот в отличие от других частей государства, тем самым давая возможность инвесторам больше прибыли. Несмотря на то, что в международной практике считается, что свободные склады относятся только к торговому типу свободных экономических зон, законодательство некоторых стран (в том числе и России) определяет возможность осуществления на их территории промышленного производства, ориентированного как на экспорт, так и на внутренний рынок.

Главной особенностью применения данной процедуры является то, что она используется без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров и без применения запретов и ограничений в отношении товаров таможенного союза, поэтому это и становится причиной стимулирования товарообмена между торгующими странами.

Организация свободных складов носит функциональный (точечный) характер, т.е. этот льготный принцип используется по отношению к некоторым видам предпринимательской деятельности.

В отношении товаров допускается совершение операций, связанных:



- с образованием предметов недвижимости на территории свободного склада;

- с добыванием приплода, выращиванием и откормом животных, птиц, аквакультуры, а также выращиванием деревьев и растений.

Стоит также отметить, что владелец свободного склада обязан вести учет товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада.

В международном опыте рассматриваемая процедура используется как особая модель взаимовыгодного сотрудничества государства и участников ВЭД, потому что для реализации внешнеторгового обмена и привлечения средств в развитие национальной экономики надо обеспечить гарантии участникам внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, таможенная процедура свободного склада имеет экономическое значение, особенно для участников внешнеторговой деятельности. Изучив историю законодательств, регулирующих свободные склады, можно отметить, что новые нормативно-правовые документы основываются на них, но с другой стороны, изменяются, подстраиваясь под современные условия функционирования международного рынка.

***Библиографический список:***

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999). КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
2. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
3. Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 (ред. от 08.05.2015) «О свободных складах и таможенной процедуре свободного склада». КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
5. Таможенный кодекс Таможенного союза (ред. от 08.05.2015) (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17). КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
6. Таможенный кодекс Российской Федерации от 28.05.2003 № 61-ФЗ. КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
7. Федеральный закон от 03.08.2018 N 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18).
8. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 № 311-ФЗ (последняя редакция). КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 15.09.18)

9. Косяков В. Новеллы вступившего в силу Таможенного кодекса ЕАЭС // Что делать. Обозрение. 2018. № 3(157) URL: [https://www.4dk.ru/news/d/20180402172604-novelly-vstupivshego-v-silu-tamozhennogo-kodeksa-eaes#\\_ftn31](https://www.4dk.ru/news/d/20180402172604-novelly-vstupivshego-v-silu-tamozhennogo-kodeksa-eaes#_ftn31) (дата обращения 15.09.18)

**Иванова Ю.Ю.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент 3 курса факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Савенко М.А.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доктор медицинских наук, доцент, профессор кафедры таможенных операций и таможенного контроля

## **ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

Результативность ветеринарного контроля гарантирует безопасность здоровья людей и животных. При импорте живых животных на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в том числе и в Российскую Федерацию, строго контролируется исполнение требований ветеринарного надзора.

Нормативной правовой основой регулирования ветеринарного контроля при экспорте и импорте товаров на сегодняшний день являются следующие нормативные акты:

Закон РФ «О ветеринарии» поясняет задачи государственной ветеринарной службы Российской Федерации [4].

Товары, подлежащие ветеринарному контролю, ввозятся на территорию Российской Федерации в установленных пунктах пропуска, которые утверждены Постановлением Правительства РФ №557 [5].

Положение о Едином порядке осуществления ветеринарного контроля на таможенной границе ЕАЭС и на таможенной территории ЕАЭС разработано на основании Решения Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества на уровне глав правительств от 11 декабря 2009 года № 29.

Положение устанавливает порядок осуществления контроля государственными органами и учреждениями государств-членов ТС, осуществляющими деятельность в области ветеринарии, за подконтрольными товарами на таможенной границе ЕАЭС и на таможенной территории ЕАЭС в целях недопущения ввоза на таможенную территорию ЕАЭС и перемещения (перевозки) опасных для здоровья человека и животных подконтрольных товаров.

Порядок фактического пересечения товарами и транспортными средствами государственной границы России регулируется законодательством РФ о государственной границе, а в части, не урегулированной законодательством Российской Федерации о

государственной границе, - законодательством Российской Федерации о таможенном деле [4].

На основании п.2. статьи 174, товары, подлежащие ветеринарному, фитосанитарному и другим видам государственного контроля, могут быть помещены под таможенную процедуру только после осуществления соответствующего контроля [1].

Решением Комиссии Таможенного союза № 317 закреплены:

- Единый перечень товаров, подлежащих ветеринарному контролю.
- Положение о едином порядке осуществления ветеринарного контроля (надзора) на таможенной границе Евразийского экономического союза и на таможенной территории Евразийского экономического союза, которое описывает порядок ветеринарного контроля:

- а) при ввозе (вывозе),
- б) при транзите,
- в) при перемещении товаров в пределах таможенной территории Союза,
- г) товаров, движение которых временно приостановлено, по причине несоответствия единым ветеринарным требованиям.

- Единые ветеринарные требования, предъявляемые к товарам, подлежащим ветеринарному контролю (надзору).

- Единые формы ветеринарных сертификатов [2].

Более того, этим же Решением утвержден перечень товаров, ввозимых на территорию Российской Федерации из третьих стран, в отношении которых уполномоченные органы Российской Федерации не проводят ветеринарный контроль.

Постановление Правительства РФ № 501 определяет правила ветеринарного контроля товаров, прибывших морским и воздушным транспортом [3].

Таким образом, на разных уровнях нормативных актов регламентируется перемещение через таможенную границу Союза товаров, подлежащих ветеринарному контролю.

Проанализировав нормативную правовую базу вопроса ветеринарного контроля, можно выделить проблемы перемещения живых животных, характерные для Российской Федерации как части ЕАЭС.

Так, на сегодняшний день одной из проблем перемещения живых животных через таможенную границу ЕАЭС является слабое взаимодействие работы таможенных органов и органов государственной ветеринарной службы.

Например, если на таможенном пункте пропуска задерживают партию контрабандного товара в виде живых животных, то далее возникает проблема размещения конфискованных животных. На данном этапе развития ФТС в России отсутствует специализированный приют для помещения таких животных. Но, стоит отметить, что спецприюты для задержанных

контрабандных животных – необходимое условие для стран, вступивших в Конвенцию CITES, членом которой является Российская Федерация. Международным фондом защиты животных ранее был построен спецприют в Московской области, но из-за пожара погибло много животных. После этого инцидента попыток его воссоздать не принималось.

Итак, таможенные органы не нарушили таможенное законодательство, но гибель животных на таможне – не единичные случаи.

Одной из главных проблем выделяют контрабанду экзотических животных. В первом квартале 2017 года должностные лица таможенных органов Домодедовской таможни остановили нелегальный ввоз значительной партии рептилий и насекомых из Дубая. Контрабандист перевозил их в пластмассовых контейнерах в спортивной сумке. Из-за неправильных условий перевозки много особей погибли. По результатам таможенной экспертизы стоимость животных составила более 1 млн. рублей.

Иной проблемой выделяют перенос эпидемиологического неблагополучия в страны ЕАЭС из-за расширяющейся торговли животными. На территорию Союза при таких условиях возможно попадание загрязняющих веществ, вредителей, возбудителей болезней, опасных для людей, животных и растений. Вместе с тем Евразийская экономическая комиссия создает правовые акты, чтобы ввозимые на территорию любой из стран ЕАЭС животные были безопасны для жизни и здоровья.

Так, например, обезьяны, которых завозят в Россию стран Африки, могут являться переносчиками эболы, вероятность заражения которой при контакте 100%, а вероятность летального исхода – 97%. При этом заболевание может находиться в скрытой, неактивной форме.

Таким образом, исходя из рассмотренных выше проблем, касающихся порядка перемещения товаров, подлежащих ветеринарному контролю через таможенную границу Евразийского экономического союза, следует найти пути их решения.

Для решения проблем импортерам и экспортерам нужно знать и соблюдать действующее таможенное законодательство и иные специальные правила, требования и ограничения перемещения живых животных через границу ЕАЭС. Для этого особое внимание нужно уделить информированию данных лиц со стороны соответствующих государственных органов.

В таможенный пункт пропуска должен быть предоставлен пакет документов, определенный международными договорами и законодательством государств-членов ЕАЭС [5].

Кроме того, разрешается транспортировать только здоровых животных из хозяйств и пунктов, благополучных по инфекционным болезням. Основная задача, которая ставится при перевозке животных, - это доставка к месту назначения без потерь.

Для предотвращения вышеназванных проблем, следует оценить характеристики товара, ввозимого на территорию Союза, проанализировать риски содержания опасных для здоровья веществ.

Следовательно, необходимо повысить эффективность контроля на границе, усовершенствовать информационный обмен между ФТС и ветеринарными органами, наладить подготовку грамотных кадров в области ветеринарного контроля.

***Библиографический список:***

1. Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)// СПС «Консультант плюс».
2. Решение Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 № 317 «О применении ветеринарно-санитарных мер в таможенном союзе»// СПС «Консультант плюс».
3. Постановление Правительства РФ от 29.06.2011 № 501 «Об утверждении Правил осуществления государственного ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»// СПС «Консультант плюс».
4. Закон РФ от 14.05.1993 №4979-1 «О ветеринарии» // СПС «Консультант плюс».
5. Постановление Правительства РФ от 07.07.2011 №557 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, предназначенных для ввоза на территорию Российской Федерации животных, продукции животного происхождения, кормов, кормовых добавок, лекарственных средств для животных и подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза)»// СПС «Консультант плюс».
6. Пульчеровская Л.П., Васильев Д.А., Ляшенко Е.А. Ветеринарно-санитарный контроль на таможне и транспорте. Курс лекций. - Ульяновск: Ульяновская государственная сельскохозяйственная академия им. П.А. Столыпина, 2013. - С. 10-21.
7. Роговец К.Н. К вопросу о противодействии незаконному обороту видов дикой фауны и флоры, находящихся под угрозой исчезновения. - Минск БГУ: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности», 2013. - С. 18.



**Игнатьева А.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Симонова Ю. Б.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии старший преподаватель кафедры иностранных языков

## **ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО В РОССИИ КАК ОБЪЕКТ УПРАВЛЕНИЯ**

Управление – это определенный тип взаимодействия, который существует между двумя субъектами, один из которых является субъектом управления в этом взаимодействии, а второй - объектом управления. Данное взаимодействие можно охарактеризовать следующим образом:

- субъект управления направляет управленческие команды объекту управления, которые содержат в себе в прямом или косвенном виде информацию о том, как должен функционировать объект управления;
- объект управления получает управленческие команды и функционирует в соответствии с их содержанием.

На сегодняшний день в соответствии с Таможенным Кодексом ЕАЭС основное значение таможенного дела представляется через содержание понятия «таможенное регулирование».

Под таможенным регулированием понимается установление и применение порядка и правил, при соблюдении которых юридические и физические лица реализуют право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу РФ [1].

В ходе таможенной деятельности таможенное регулирование производится в форме таможенного контроля. «Таможенный контроль» представляет собой совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и (или) обеспечение соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании [1].

Понятие «таможенное дело» означает в определенном отношении обобщенный термин, который включает целый диапазон вопросов теории и практики самого таможенного регулирования и деятельности таможенных органов в Российской Федерации. Этот термин фиксирует в достаточной мере определенное направление деятельности государства в сфере государственного управления экономикой Российской Федерации, в том числе, прежде всего, успешную реализацию задач во внешней торговле.

Термин таможенного дела не имеет достаточно четкого определения, поэтому разделение его на различные элементы может быть совершенно условным. Все же, очевидно, можно выделить такие элементы, как:

- основные принципы перемещения через границу товаров и транспортных средств;
- таможенное оформление;
- таможенные процедуры;
- таможенные платежи и порядок их применения;
- таможенный контроль.

Вместе с тем, далее можно принять во внимание такой элемент таможенного дела как таможенная политика. Фактически, к ведению Федеральной таможенной службы относится законодательно государственная политика в сфере таможенного дела. Целями таможенной политики являются следующие пункты: обеспечение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля; регулирование товарообмена на таможенной территории страны; участие в реализации торгово-политических задач по защите отечественного рынка, тем самым стимулируя развитие национальной экономики. Из этого, естественно, следует, что таможенная политика устанавливает главные направления таможенного регулирования и таможенного дела.

Следующий элемент, на который стоит обратить внимание – таможенные органы. «Таможенные органы» – таможенные органы государств-членов [1]. С одной стороны, ТК ЕАЭС устанавливает, что непосредственное решение задач в области таможенного дела реализовывает Федеральная Таможенная Служба России. То есть, таможенные органы являются, по сути, субъектом управления. С другой стороны, таможенные органы уровня региональных таможенных управлений и ниже следует рассматривать как одно из средств обеспечения соблюдения государственных мер по регулированию внешней торговли. И в таком случае таможенные органы представляются как один из элементов объекта управления. В этом суждении, вместе с тем проявляется единство субъекта и объекта управления. Любой субъект управления является частью управляемой системы и, таким образом, неотделим от объекта управления [6].

Если рассматривать таможенное дело в Российской Федерации непосредственно как объект управления, то для более четкого обозначения объекта управления нужно выделить все составляющие элементы и определить его как совокупность всех этих элементов.

Однако если говорить о таможенном деле РФ как о субъекте управления, то нужно обязательно отметить следующую отличительную черту: ТК ЕАЭС относит функцию по общему руководству таможенным делом к компетенции Правительства РФ. Стало быть, выделяется второй субъект управления.

Таким образом, можно говорить о выделении двух субъектов управления. Однако, чаще всего, при изучении управленческих

взаимоотношений менеджмента принято говорить об одном субъекте управления. Это целиком и полностью может быть в науке об управлении, к тому же возможны разнообразные варианты взаимодействия этих субъектов управления. Один из них предусматривает субординационные взаимоотношения. В некотором роде, один из них предполагает субординационные взаимоотношения, а второй предусматривает двойное подчинение: вертикаль власти и также функциональное направление. Оба варианта характерны для больших систем, таких как государственное управление [5]. В настоящем примере раскрывается субординационное взаимодействие в отношениях управления. Если говорить о взаимодействии ФТС России и Правительства РФ, то такие управленческие отношения можно интерпретировать как подчиненное положение ФТС РФ по отношению к Правительству РФ.

Следовательно, из особенностей государственного управления вытекает двойная система управленческих отношений. В соответствии с Конституцией РФ государственная власть подразделяется на три ветви: исполнительную, законодательную и судебную [2]. Таким образом, ФТС России подчиняется Правительству РФ из необходимости отнесения таможенных органов к одной из ветвей власти. Этот фактор указывается на место таможенной службы в системе государственного управления.

В сфере таможенного дела взаимодействие субъектов производится по схеме: Правительство – ФТС России – участники внешнеэкономической деятельности. Через отношения: Правительство – ФТС России, собственно, прослеживается взаимосвязь объекта и субъекта. Если говорить об участниках внешнеэкономической деятельности, то, по сути, они не являются субъектом управления. Тем не менее, они – важная составляющая сферы таможенного дела, среды, на которую таможенное дело ориентировано. Таким образом, вышеупомянутое противоречие является не только отклонением управляемого объекта от параметров функционирования, но и также ожидания объекта управления в отношении своих действий, и является следствием взаимодействия объекта управления со средой.

Управленческие отношения не представляют собой изначальные отношения. Наоборот, такие отношения основываются на отношениях более глубокого характера, например, экономических или морально-этических. Мы можем говорить о совершенно разных видах отношений управления, исходя из того, на каких изначальных отношениях в основном они базируются.

Говоря же о таможенном деле, достаточно сложно, хотя скорее даже невозможно выделить какой-то истинно верный и главный вид отношений управления. Если мы обратимся к истории, то увидим, что базовыми являлись экономические отношения. Вместе с тем, с течением времени такие отношения отодвигались на второй план, а первый занимали административные отношения. Тем более, поскольку таможенное дело

является сегодня в достаточной мере сложным организованным объектом управления, который имеет перед собой множество целей и задач и охватывает достаточно широкую сферу деятельности государства и общества, отношения управления также имеют различный характер. Все же, наиболее значимыми, на сегодняшний день, являются административные и экономические отношения [6].

Следовательно, получается, что таможенное дело как объект управления является сложно организованным объектом, которые состоит из различного множества элементов. В то же время, таможенные органы, один из элементов, является в свою очередь субъектом управления. Одновременно с таможенными органами Правительство Российской Федерации является субъектом управления. Данные взаимоотношения между субъектом и объектом основываются на особенностях государственного управления. Из этого следует – иная особенность управленческих взаимоотношений – два уровня взаимосвязи. Экономические и административные отношения играют главную роль в отношениях управления.

Таким образом, были рассмотрены основные понятия в сфере управления таможенного дела, определив тем самым, что таможенное дело как объект управления является сложно организованным объектом, который состоит из многообразных элементов.

***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2018. – 512с.
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ)
3. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации «О концепции развития таможенных органов Российской Федерации» от 14.12.2005г. № 2225 - р (с изменениями и дополнениями) // Система ГАРАНТ.
5. Бакаева О.Ю., Матвиенко Г.В. Таможенное дело в России: учеб. - М.: Юрист, 2013г.
6. Макрусов В.В. Таможенный менеджмент: учебник. СПб.:ИЦ «Интермедия», 2013. – С.112-130.

**Калиниченко П.А., Патров С.Р.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент юридического факультета

**Научный руководитель**

**Терентьев Р.В.**

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, к.ю.н., доцент кафедры административного и таможенного права

## **НОВАЦИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕГО ДЕКЛАРИРОВАНИЕ ТОВАРОВ**

В Российской Федерации таможенное право является одной из самых динамично развивающихся специализированных отраслей права. За последние 10 лет произошло сразу несколько существенных новаций. Во-первых, таможенное право было вынесено на наднациональный уровень. Дважды был принят таможенный кодекс, устанавливающий нормы сразу для нескольких государств – сначала для государств, входящих в Таможенный союз (2010–2017 гг.) (далее – ТС) [1], а затем – входящих в Евразийский экономический союз (с 2018 года) (далее – ЕАЭС) [2]. Во-вторых, качественные обновления имели место быть и на национальном уровне: в 2010 году был принят Федеральный закон о таможенном регулировании [3], который заменил Таможенный кодекс (далее – ТК) РФ, а в сентябре 2018 года в действие вступил новый Федеральный закон о таможенном регулировании [4].

Актуальность анализа законодательства, регламентирующего декларирование, заключается в том, что в январе 2018 года вступил в силу Таможенный кодекс ЕАЭС. Соответственно, Таможенный кодекс Таможенного союза потерял юридическую силу. В сентябре 2018 года вступили в силу основные положения Федерального закона № 289 «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ-289). Тем самым, юридическую силу потеряло большинство норм Федерального закона № 311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации» (далее – ФЗ-311), определяющих особенности декларирования товаров. В данной работе необходимо выделить основные новации 2018 года, связанные с декларированием товаров, так как декларирование товаров является одной из основных таможенных операций. Декларирование товаров подразумевает под собой заявление таможенному органу сведений о товарах, о таможенной процедуре, под которую они помещаются, а также иных сведениях, которые необходимы для выпуска товаров. Заявление таких сведений осуществляется с помощью декларации на товары [2].

Наиболее существенная новация законодательства, регламентирующего декларирование, заключается в том, что с 2018 года Таможенный кодекс ЕАЭС



устанавливает приоритет электронного декларирования при заявлении в таможенный орган декларации на товары. Если ранее ТК ТС определял две формы (письменную и электронную), то ныне ТК ЕАЭС в п. 3 ст. 104 определяет, что «таможенное декларирование осуществляется в электронной форме». При этом сохраняется возможность подачи письменной таможенной декларации в ряде случаев (п. 4 ст. 104 ТК ЕАЭС), например, в случае осуществления таможенного транзита (транзитная декларация) или декларирования товаров для личного пользования (пассажирская таможенная декларация).

Примечательно, что, несмотря на то, что данная норма распространяется на все страны ЕАЭС, в некоторых странах инфраструктура не позволяет в полной мере ее реализовать. В России доля поданных электронных деклараций в 2017 году составила 99,98% [5], и примерный уровень держится уже несколько лет, поэтому необходимости в письменной форме для подавляющего большинства участников ВЭД просто нет. Но, например, в Армении до 2020 года форма декларирования выбирается участником ВЭД по его усмотрению (п. 4 ст. 449 ТК ЕАЭС). Тем не менее, электронная форма декларирования на текущий момент определяется основной на уровне стран ЕАЭС при подаче декларации на товары в таможенные органы.

Другая важная новация заключается в сокращении времени, в течение которого должна быть зарегистрирована таможенная декларация. Если ТК ТС давал на данную процедуру 2 часа, то ТК ЕАЭС сокращает возможное время до 1 часа. Более того, с вступлением в силу ТК ЕАЭС сокращается время, в течение которого должен быть осуществлен выпуск товаров – с 1 дня до 4 часов. Однако, если существует необходимость запроса дополнительных сведений, то сроки выпуска могут быть продлены. Данные новации сильнее всего свидетельствуют о стремлении стран ЕАЭС к ускорению внешнеторговых потоков.

Необходимо также сказать про новую норму, которая подразумевает снятие необходимости подачи документов, на основании которых заполнена таможенная декларация. Если ранее ТК ТС определяет прямую необходимость предоставления таких документов, то ТК ЕАЭС определяет, что такой необходимости нет (за исключением ряда случаев). Можно предположить, что таким образом создается стимул для развития системы управления рисками, а также в целом – к оптимизации работы таможенных органов.

Оптимизация работы таможенных органов также может исходить от того, что ТК ЕАЭС предполагает возможность автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров (то есть без участия должностных лиц таможенных органов). Если ранее ТК ТС предусматривал возможность совершения таможенных операций исключительно должностными лицами таможенных органов, то ТК ЕАЭС вводит возможность совершения таможенных операций без них – посредством работы информационных систем.



Использование информационных систем является одним из основных акцентов ТК ЕАЭС. В частности, предполагается активное использование механизма «Единого окна» при декларировании товаров. Такой механизм, заложенный в ТК ЕАЭС, освобождает декларанта от подачи документов в таможенный орган в том случае, если такие документы таможенные органы могут получить с помощью системы межведомственного электронного взаимодействия или посредством межгосударственного взаимодействия.

При декларировании товаров декларанту необходимо произвести оплату таможенных платежей, к числу которых относится таможенный сбор за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров. Одной из наиболее заметных новаций ФЗ-289 стала отмена таможенных сборов при помещении товаров под таможенную процедуру экспорта при отсутствии вывозной таможенной пошлины.

Результаты сравнительного анализа представлены в таблице 1.

Таблица 1. – Новации 2018 года, касающиеся декларирования товаров

№	Новация	Ранее	Ныне	Значение
1	Установление электронной формы декларирования единственной формы декларирования	Письменная или электронная форма (п. 3 ст. 149 ТК ТС)	Электронная форма (п. 3 ст. 104 ТК ЕАЭС)	Содействие ускорению внешней торговли
2	Сокращение времени регистрации таможенной декларации	2 часа (п. 3 ст. 190 ТК ТС)	1 час (п. 2 ст. 111 ТК ЕАЭС)	Содействие ускорению внешней торговли
3	Сокращение времени выпуска товаров	1 день (п. 1 ст. 196 ТК ТС)	4 часа (п. 1 ст. 119 ТК ЕАЭС)	Содействие ускорению внешней торговли
4	Отмена необходимости подачи документов, на основании которых заполнена таможенная декларация	Есть необходимость (п. 1 ст. 183 ТК ТС)	Необходимости нет (п. 7 ст. 109 ТК ЕАЭС)	Создание благоприятных условий ВЭД
5	Установление возможности автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров	Таможенные операции совершает ДЛТО (п. 3 ст. 173 ТК ТС)	Таможенные операции могут осуществлять информационные системы (п. 3 ст. 82 ТК ЕАЭС)	Создание благоприятных условий ВЭД
6	Отмена необходимости подачи документов, если такие документы могут быть получены с помощью «Единого окна»	Необходимость подачи документов (ст. 176 ТК ТС)	Необходимости нет (п. 2 ст. 80 ТК ЕАЭС)	Создание благоприятных условий ВЭД

7	Отмена таможенных сборов при помещении товаров под таможенную процедуру экспорта при отсутствии вывозной таможенной пошлины	Сбор есть (п. 1 ст. 127 ФЗ-311)	Отсутствие сбора (пп. 26 п. 1 ст. 47 ФЗ-289)	Стимулирование экспорта
---	---	---------------------------------	--	-------------------------

Таким образом, основными новациями таможенного законодательства в 2018 году являются:

1. Установление электронной формы декларирования единственной формой декларирования.
2. Сокращение объема документов, необходимых для декларирования.
3. Сокращение времени регистрации и выпуска таможенной декларации, установление возможности авторегистрации и автовыпуска.
4. Отмена таможенных сборов при помещении товаров под таможенную процедуру экспорта при отсутствии вывозной таможенной пошлины

Вступление в силу ФЗ-289 было необходимым следствием вступления в силу положений ТК ЕАЭС. В свою очередь, вступление в силу ТК ЕАЭС было необходимым следствием развития системы таможенного дела. Рассмотренные новации говорят о том, что государство стремится стимулировать участников ВЭД к более активному осуществлению внешней торговли. Нет сомнений, что данное исследование не потеряет своей актуальности в ближайшем будущем, так как ФЗ-311 полностью утратит свою силу только в 2022 году. К этому времени появится возможность проанализировать не только наличие новаций, но и то, каким образом изменилась практика декларирования товаров вследствие их появления.

#### ***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Таможенного союза//СПС «Консультант плюс» (дата обращения – 24.09.2018 г.).
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза //СПС «Консультант плюс» (дата обращения – 24.09.2018 г.).
3. Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» // Первоначальный текст документа опубликован: СЗ РФ. 2010. № 48. Ст. 6252.
4. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 32. Ст. 5082.
5. Ежегодный сборник «Таможенная служба Российской Федерации» в 2017 году»: доступен с официального сайта Федеральной таможенной службы Российской Федерации (дата обращения – 24.09.2018 г.).

**Караева А.Р., Чуднова П.В.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коробкова М.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

### **НОВЕЛЛЫ ИНСТИТУТА УПОЛНОМОЧЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА В КОНТЕКСТЕ ТАМОЖЕННОГО КОДЕКСА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА**

В практической деятельности институт уполномоченного экономического оператора в Российской Федерации (далее – РФ) достаточно распространён. Согласно данным статистики Федеральной таможенной службы (далее – ФТС) в настоящее время на территории РФ реализуют свою деятельность 173 юридических лица, имеющих статус экономического оператора.

Исходя из того, что статус уполномоченного экономического оператора (далее – УЭО) пользуется достаточно широкой популярностью на территории ЕАЭС, в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) данный институт претерпел некоторые нововведения.

Для начала необходимо разобраться с понятием УЭО. Проанализировав Таможенный кодекс Евразийского экономического союза можно определить, что уполномоченный экономический оператор – это юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством государств-членов, а также включенное в реестр уполномоченных экономических операторов и имеющее разрешение на пользование специальными упрощениями. Одним из изменений является то, что по новому таможенному кодексу уполномоченным экономическим оператором может быть только юридическое лицо государства-члена ЕАЭС, признанное таможенным органом этого государства. В Таможенном кодексе Таможенного союза (далее ТК ТС) данной юридическое лицо могло быть и нерезидентом того государства – члена ТС, таможенный орган которого выдал Свидетельство о включении в реестр УЭО.

В ТК ЕАЭС, по сравнению с ТК ТС, в котором статус УЭО мог получить только декларант, то есть импортер или экспортер товаров, расширен круг лиц, которые могут получить статус УЭО:

- 1) таможенные представители;
- 2) таможенные перевозчики;
- 3) владелец складов СВХ;
- 4) дистрибьютор и другие лица [1].

Следует отметить, что ранее существенным недостатком являлось отсутствие взаимного признания статуса уполномоченного экономического оператора государствами-членами ЕАЭС. Это затрудняло возможность осуществления деятельности уполномоченных экономических операторов в ЕАЭС [2]. В настоящее время по ТК ЕАЭС статус УЭО признается на всей территории Евразийского экономического Союза. Поэтому, теперь УЭО приобретают возможность реализовывать свою деятельность с минимальными временными и финансовыми затратами на всей территории ЕАЭС.

ТК ЕАЭС наделил уполномоченных экономических операторов большими правами по сравнению с Таможенным кодексом Таможенного союза, в том числе возможностью совершения определенных таможенных операций на своих площадках. Главным нововведением ТК ЕАЭС является то, что теперь свидетельства разделяются на три типа, в каждом из которых предусмотрены свои преимущества [5].

Основной целью данного разделения является предоставление возможности выбора набора упрощений и условий, в зависимости от области деятельности участников внешнеэкономической деятельности и, в соответствии с этим оптимизации его затрат на получение данного статуса.



Рисунок 1.— Типы свидетельств и упрощений

Итак, какие же предоставлены условия и упрощения для УЭО? Для первого типа свидетельства при определенных условиях предоставляется обеспечение исполнения обязанностей на сумму не меньше 1 миллиона евро [1].

Механизм постепенного снижения суммы обеспечения, при условии, что свидетельство не приостанавливалось, представлен на рисунке 2.



Рисунок 2.– Обеспечение исполнения обязанностей УЭО

Для второго типа свидетельств характерны такие условия, как:

1. Финансовая устойчивость.
2. Применение средств идентификации УЭО, которые используются таможенными органами.
3. Не предоставление обеспечения уплаты таможенных платежей при выпуске товаров до завершения проверки документов и (или) сведений, а также до получения результатов экспертизы.
4. Выпуск товаров до подачи декларации [5].

Особенным условием третьего типа является стаж работы в статусе УЭО первого и второго типов не менее 2-х лет. Но необходимо отметить то, что условия включения в реестр УЭО также изменились. Имеются единые требования для всех трех типов, и есть «частные». Повышен период осуществления внешнеэкономической деятельности для получения статуса УЭО до трех лет. Следует выделить, что для РФ срок увеличился в три раза, а в Белоруссии, Армении и Казахстане такой срок существовал и до принятия ТК ЕАЭС.

Одним из требований также является отсутствие неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей и налогов, а также наличие системы учета товаров в государстве-члене ЕАЭС, где было зарегистрировано юридическое лицо [2]. Также появился новый показатель - финансовая устойчивость. Участники внешнеэкономической деятельности, рассчитывающие на включение в реестр УЭО с выдачей свидетельств второго или третьего типа, могут использовать в качестве гарантии исполнения обязанностей УЭО данный показатель.

Решением Совета ЕЭК от 15.09.2017 № 65 «Об утверждении Порядка определения финансовой устойчивости юридического лица, претендующего на включение в реестр УЭО, и значений, характеризующих финансовую устойчивость и необходимых для включения в этот реестр», определена конкретная методика, расчёта показателя финансовой устойчивости юридического лица с учетом абсолютных и относительных показателей, в число которых входит:

- размер уставного капитала;
- рентабельность предприятия;
- размер чистых активов;
- коэффициент общей ликвидности и ряд других показателей.

В сумме для включения в реестр УЭО юридическому лицу необходимо набрать не менее 50 баллов [3].

Данный способ гарантии исполнения обязанности УЭО позволит отказаться от затратного способа-обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов, который требует долгосрочного изъятия финансовых средств из оборота.

Помимо этого, данный подход при определении показателей финансовой устойчивости позволит претендовать на получение статуса УЭО среднему и малому бизнесу, ранее не имевшему такой возможности из-за необходимости предоставления значительного обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов. Таким образом, условие о предоставлении обеспечения применяется только для УЭО, которые претендуют на получение свидетельства первого типа. Перейдем к вопросу об упрощениях в ТК ЕАЭС. В таблице 1 представлен ряд упрощений, которые характерны для определенного типа свидетельств.

Таблица 1. – Упрощения, установленные для УЭО по типу свидетельства

УПРОЩЕНИЯ	I	II	III
Совершение таможенных операций, связанных с прибытием, убытием, таможенным декларированием, выпуском товаров в первоочередном порядке.	+		+
При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, а также при выпуске товаров до завершения проверки документов и (или) сведений или до получения результатов таможенной экспертизы не представляется обеспечение уплаты таможенных платежей.	+		+
Выпуск товаров до подачи декларации на товары	+	+	+
Назначение и проведение таможенного контроля в форме таможенного осмотра или таможенного досмотра в первоочередном порядке.	+		+



Наложение пломб УЭО признаётся в качестве средств идентификации таможенными органами.	+		+
Приоритетное участие в пилотных проектах, которые направлены на оптимизацию процесса совершения таможенных операций.	+	+	+
Временное хранение товаров УЭО на их территориях		+	+
Доставка товаров в зону таможенного контроля, созданную в помещениях УЭО, проведение таможенного контроля и завершение таможенной процедуры таможенного транзита, в таких помещениях.		+	+
Совершение таможенных операций, связанных с таможенным декларированием и выпуском товаров, в таможенном органе, отличном от таможенного органа, в регионе деятельности которого находятся товары, если расположены на территории одного государства-члена		+	+

Проанализировав таблицу, можно сделать вывод, что третий тип свидетельств объединяет в себе все упрощения, предусмотренные для первого и второго типов свидетельств. Что же касается юридических лиц, которым статус УЭО был присвоен в соответствии с ТК ТС, он сохраняется в течение двух лет со дня вступления в силу ТК ЕАЭС. Ещё стоит упомянуть, что действующие уполномоченные экономические операторы смогут получить свидетельство третьего типа по новым правилам и пользоваться всеми доступными упрощениями [4].

Деятельность УЭО как субъекта была одобрена Коллегией Евразийского экономического союза. А также была утверждена форма заявления на получение данного статуса, так называемая «анкета самооценки». Данная анкета считается первоочередной задачей включения в реестр, так как сначала участник ВЭД перерабатывает условия получения статуса УЭО и извещает таможенный орган об их соблюдении.

Стоит отметить, что помимо формы заявления на получения статуса УЭО была утверждена и специальная форма свидетельства о включении в реестр УЭО. Она предназначена, как документальное подтверждение лицу статуса УЭО.

Таким образом, УЭО представляет собой довольно важный аспект не только в связи с совершенствованием таможенного законодательства, но и для упрощения и содействия развитию внешней торговли государств-членов ЕАЭС. Изменения, коснувшиеся данного статуса в ТК ЕАЭС, должны упростить и модернизировать деятельность УЭО на всей территории ЕАЭС.

#### ***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // СПС КонсультантПлюс

2. Решение Совета ЕЭК от 15.09.2017 № 65 «Об утверждении Порядка определения финансовой устойчивости юридического лица, претендующего на включение в реестр уполномоченных экономических операторов, и значений, характеризующих финансовую устойчивость и необходимых для включения в этот реестр» // СПС КонсультантПлюс

3. Некрасов Д.В. Совершенствование административно-правового статуса уполномоченного экономического оператора в условиях Евразийского экономического союза: монография. М.: Российская таможенная академия, 2015. 230 с.

4. Жебрик Э.Л. Институт уполномоченных экономических операторов: современное состояние и перспективы развития // Молодой ученый. 2016. №10.1. С.19-22.

5. Черненко А. С. Уполномоченный экономический оператор в Евразийском экономическом союзе // Молодой ученый. 2017. №13.1. С. 49-52.

**Карасева А.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коробкова М.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

## **ТАМОЖЕННАЯ СТОИМОСТЬ: ПОРЯДОК ЗАЯВЛЕНИЯ И ТЕХНОЛОГИИ КОНТРОЛЯ**

Таможенная стоимость товаров занимает очень важное место в сфере государственного регулирования внешнеэкономической деятельности. Понятие таможенная стоимость является одним из ключевых понятий таможенного законодательства Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС) и налогового права в рамках России и ЕАЭС.

Величина таможенной стоимости состоит из компонентов, таких как: цена сделки, дополнительные начисления и вычеты, отсюда складывается таможенная стоимость и следовательно таможенные платежи. Важно отметить, что данные компоненты зависят от следующих факторов: перемещение товаров, это может быть ввоз или вывоз; метод определения таможенной стоимости, который применяется.

С момента вступления Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее - ТК ЕАЭС), методы определения таможенной стоимости регламентируются в нем. До момента вступления ТК ЕАЭС, действовало Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25.01.2008 «Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза». Условия применения методов определения таможенной стоимости закреплено в действующем Кодексе, а именно, в ст. 39 - ст. 45.

Ключевым методом определения таможенной стоимости является метод по стоимости сделки с ввозимыми товарами, если данный метод невозможно применить, то в последовательном порядке применяются остальные методы. Всего шесть методов определения таможенной стоимости.

Важно учитывать, что любой товар, который предъявлен таможенному оформлению, имеет пять стоимостных оценок: контрактная цена; цена сделки; фактурная стоимость; статистическая стоимость; таможенная стоимость;

Именно таможенная стоимость является базой для налогообложения, которая определяется на основании цены сделки, фактически уплаченной или подлежащей оплате, вместе с расходами по доставке.

Понятие «декларирования таможенной стоимости товаров» заменено понятием «декларирование товара» с момента вступления ТК ЕАЭС. Декларирование товаров, которые пересекают границу ЕАЭС, осуществляется путем заявления сведений о методе определения таможенной стоимости данных товаров с указанием величины таможенной стоимости, а также обстоятельствах внешнеэкономической сделки и ее условиях, которые имеют отношение к определению таможенной стоимости товаров.

В соответствии с положениями, установленными Решением Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 г. № 376 (ред. От 04.09.2017) «О порядке декларирования, контроля и корректировки таможенной стоимости товаров» (далее – Решение), сведения о таможенной стоимости обозначаются в декларации таможенной стоимости (далее – ДТС), которая является неотъемлемой частью декларации на товары.

Форма ДТС-1 состоит из двух основных и необходимого числа дополнительных листов. Сведения, заявленные в декларации на товары, отражаются в первом основном листе, а во втором листе указываются сведения, которые были использованы при определении таможенной стоимости товаров, а также при расчете величины таможенной стоимости. Начиная с третьего листа, данные листы являются дополнительными.

Форма ДТС-2 состоит из следующих основных листов: первый лист содержит сведения, которые распространяются на все товары декларируемые в декларации на товары; второй лист содержит сведения, которые используются при определении таможенной стоимости декларируемых товаров и расчет величины таможенной стоимости. Дополнительные листы второго основного листа ДТС-2 используются для декларирования таможенной стоимости в том случае, если декларируется более трех наименований товаров в одной декларации на товары. Листа не заполняются [4].

Округление всех стоимостных показателей, которые вносятся округляются с точностью до второго знака после запятой.

Весь пересчет иностранной валюты производится в валюту государства-члена ЕАЭС, по курсу, который действует на день регистрации декларации на товары таможенным органом.

Одним из проблемных вопросов, связанных с вступлением с 01.01.2018 года ТК ЕАЭС, является курс валют, применяемый при расчете таможенной стоимости товаров, выпущенных до подачи декларации на товары.

Согласно пункту 18 статьи 120 ТК ЕАЭС при совершении таможенных операций и выпуске товаров до подачи декларации на товары применяются меры таможенно-тарифного регулирования, законодательные акты государств-членов в сфере налогообложения, ставки специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин и курс валют, действующий на день регистрации таможенным органом заявления о выпуске товаров до подачи декларации на товары [1].

В связи с чем, случай, предусмотренный пунктом 18 статьи 120 ТК ЕАЭС, предусматривает при определении таможенной стоимости в отношении товаров, выпущенных до подачи декларации на товары, применение курса валют, действующего на день регистрации таможенным органом заявления о выпуске товаров до подачи декларации на товары [1].

После того, как ТК ТС утратил силу, статья 69 «Проведение дополнительной проверки» были заменены статьей 325 ТК ЕАЭС «Проверка таможенных, иных документов и (или) сведений, начатая до впуска товаров» [2]. В статье указано, что таможенный орган вправе в отношении проверяемых сведений запросить у декларанта документы, сведения, которые указаны в декларации на товары и такие сведения должны быть представлены не позднее чем за четыре часа до момента истечения срока выпуска товаров, а именно, не позднее одного рабочего дня за днем регистрации таможенной декларации или за днем наступления обстоятельств при предварительном таможенным декларировании товаров, указанных в пункте 2 статьи 119 ТК ЕАЭС [1].

После подтверждения всех сведений, заявленных в декларации, принимается заявленная таможенная стоимость и по завершении всех проверочных мероприятий, таможенным органом принимается решение о выпуске товаров.

Подводя итог, важно отметить, что в ТК ЕАЭС появилась возможность принятия предварительных решений по методам определения таможенной стоимости товаров, которые ввозятся на территорию ЕАЭС. Вместе с тем, действующим законодательством закреплено, что таможенные органы не имеют возможности принимать предварительные решения по таможенной стоимости, данное положение указано в статье 113 311-ФЗ [3].

ТК ЕАЭС гласит, что предварительные решения связанные с выбором определения таможенной стоимости ввозимых товаров могут применяться в тех случаях, когда это установлено национальным законодательство стран-участниц Союза. Согласно проекту нового федерального закона о таможенном регулировании порядок принятия и выдачи предварительных решений должен быть разработан ФТС России.

Таможенную стоимость иногда называют резервом, с помощью которого можно достигнуть выполнение плана по сборам, в таком случае внесение изменений сведений в декларации, выступает одним из способов такого достижения.

Основой таможенной стоимости ввозимых товаров должна быть в максимально возможной степени стоимость сделки с этими товарами и значения, определенной статьей 39 ТК ЕАЭС.

В случае невозможности определения таможенной стоимости ввозимых товаров по стоимости сделки с ними таможенная стоимость товаров определяется в соответствии со статьями 41 и 42 ТК ЕАЭС, применяемыми последовательно. При невозможности определения таможенной стоимости ввозимых товаров в соответствии со статьями 41 и 42 ТК ЕАЭС в качестве

основы для определения таможенной стоимости может использоваться либо цена, по которой оцениваемые, идентичные или однородные товары были проданы на таможенной территории Союза, в соответствии со статьей 43 ТК ЕАЭС, либо расчетная стоимость товаров в соответствии со статьей 44 ТК ЕАЭС [1].

В случае если для определения таможенной стоимости ввозимых товаров невозможно применить статьи 39, 41 - 44 ТК ЕАЭС, определение таможенной стоимости товаров осуществляется в соответствии со статьей 45 ТК ЕАЭС, т.е. в рамках резервного метода.

В замену положением о корректировке таможенной стоимости товаров в ТК ЕАЭС принят порядок оформления документов по внесению изменений декларации в части, касающейся изменения таможенной стоимости:

- До выпуска товаров – требования о внесении изменений в декларации;
- После выпуска товаров – решения о внесении дополнений в декларации.

До выпуска товаров могут вноситься изменения в таможенной декларации, но с разрешением таможенного органа. Изменения или дополнения осуществляются, если изначально была подача обращения декларанта в виде электронного документа или на бумажном носителе, но при условии, что к моменту получения данного обращения таможенный орган не осуществил проверку таможенных и иных документов, т.е. документы не были запрошены, также не уведомил его о месте и времени проведения таможенного досмотра, не было принято решение о таможенном осмотре или проведении таможенной экспертизы.

В соответствии со статьей 112 пункта 1 ТК ЕАЭС, до момента выпуска товаров допускается исправления, которые не влияют на выпуск товаров, например, исправление грамматических ошибок, сведений о месте нахождения товаров.

При выявлении нарушений международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования, путем проведения таможенного контроля, может возникнуть необходимость о внесении изменений сведений, заявленных в декларации, но при том условии, когда устранение нарушений не будет являться основанием для отказа в выпуске товаров. Сведения изменяются декларантом по требованию таможенного органа в пределах срока выпуска товаров, а именно: выпуск товаров в течение четырех часов с момента регистрации декларации и если был продлен срок выпуска, то не позднее десяти рабочих дней со дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации.

Внесение изменений сведений, которые были заявлены в декларации на товары, осуществляется по решению таможенного органа или с его разрешения, либо в тех случаях, которые предусмотрены Кодексом ЕАЭС, Комиссией.



Форма и сроки, связанные с изменением сведений после выпуска товаров, определяется Комиссией.

В соответствии с Решением, корректировка декларации на товары применяется для изменения сведений, заявленных в декларации на товары, за исключением тех случаев, которые определены Комиссией, когда сведения могут быть дополнены без применения данного документа.

В соответствии с действующим Решением, корректировка таможенной стоимости представляет из себя:

- Расчет величины таможенной стоимости товаров, которая была скорректирована;
- Внесение изменений и дополнений в сведения, которые указаны в декларации на товары, путем осуществления корректировки декларации на товары [4].

Если осуществляется корректировка таможенной стоимости, то обязательно заполняется ДТС.

Корректировка таможенной стоимости может осуществляться:

1. Декларантом;
2. Таможенным органом.

В любом случае, проведение корректировки таможенной стоимости должно подтверждаться, в первом случае, документами, на основании которых был произведен ее расчет и во втором случае, должно быть указание источников использованных данных.

После произведенной корректировки таможенной стоимости возможно начисление и взимание пеней при доначислении таможенных пошлин и налогов.

При осуществлении корректировки таможенной стоимости декларантом до выпуска товаров, необходимо представление в таможенный орган ДТС совместно с корректировкой, а также документы, которые подтверждают содержащиеся в них сведения и уплата дополнительно начисленных таможенных пошлин и налогов.

Если осуществляется корректировка таможенной стоимости после выпуска товаров, которая изначально была заявлена декларантом, то экземпляры расчета скорректированной таможенной стоимости товаров в ДТС совместно с заполнением формы корректировки декларации, направляется декларанту.

Таким образом, можно сказать, что корректировка таможенной стоимости выступает в качестве эффективной меры, например, в момент снижения показателей товарооборота. Эффективность заключается в доначислении таможенных платежей в бюджет страны, а также выполнения плановых показателей по сбору платежей.

ТК ЕАЭС указывает, что основанием для внесения изменений в ДТ о таможенной стоимости до момента выпуска товаров являются:

– Заявление, в котором указывается документально не подтвержденные сведения и не устранение предоставленными документами основания для проведения проверки документов и сведений.

Основанием для внесения изменений в ДТ о таможенной стоимости после выпуска товаров являются:

– Если не было представлено хотя бы одного из документов, сведения о которых указаны в таможенной декларации;

– Документы, которые были представлены не подтверждают проверяемые сведения.

Контроль заявления и определения таможенной стоимости является инструментом государственного регулирования ВЭД.

При контроле таможенной стоимости товаров, которые ввозятся на таможенную территорию ЕАЭС, со стороны таможенных органов вырабатываются и реализуются цели, задачи, функции и организационно-технические меры связанные с контролем:

– Соблюдения участниками ВЭД законодательных и иных правовых актов в части определения, заявления и корректировки таможенной стоимости при таможенном оформлении и контроле;

– После выпуска товаров проверка правильности и достоверности представленных документов, сведений об определении таможенной стоимости товаров, в том числе во взаимодействии с налоговыми и правоохранительными органами;

При проведении контроля таможенной стоимости товаров, таможенные органы руководствуются признаками недостоверного определения таможенной стоимости декларируемых товаров, данное действие производится путем использования системы управления рисками. К признакам недостоверного определения таможенной стоимости товаров можно отнести следующее:

– Несоответствие сведений, которые повлияли на таможенную стоимость декларируемых товаров, содержащихся в одном документе, иным сведениям, содержащимся в этом документе, также сведениям, которые были заявлены в таможенной декларации или сведениям, полученным из информационных систем;

– Цены декларируемых товаров ниже, по сравнению с ценой идентичных или однородных товаров при сопоставимых условиях их ввоза;

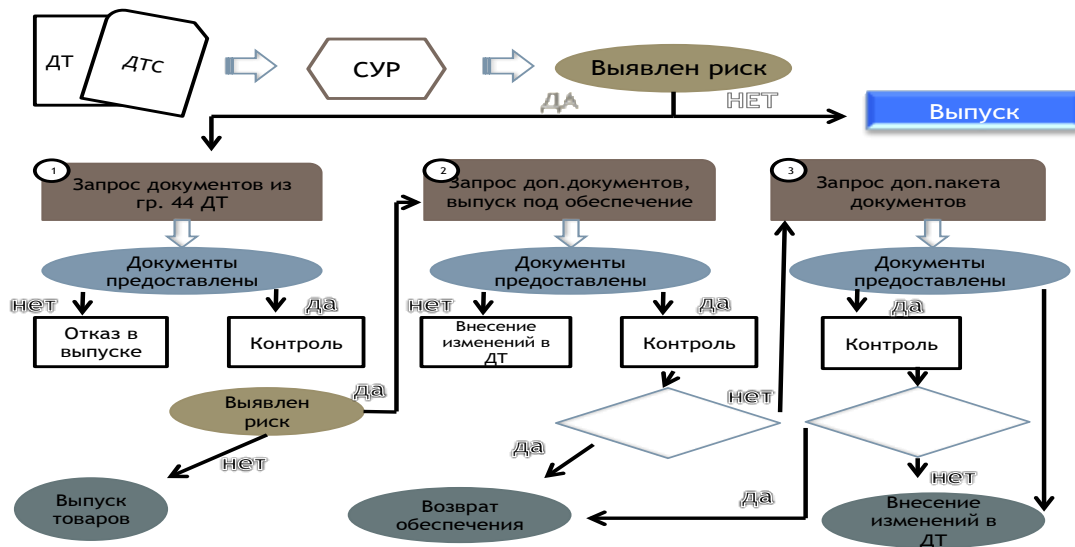
– Цены товаров ниже, в отличие от компонентов, из которых произведены данные товары;

– Более низкие цены при наличии взаимосвязи между продавцом и покупателем, в отличие от цен идентичных или однородных товаров при продажах между независимыми продавцом и покупателем;

– Не соблюдение структуры таможенной стоимости товаров, которые декларируются. Это может быть, например такая ситуация, к цене подлежащей

В расположении таможенных оганов может быть использована информация максимально приближенная к имеющим в отношении декларируемых товаров сведениям. Например, информация об условиях и обстоятельствах рассматриваемой сделки или физических характеристик.

Для того, чтобы сформировалось понимание работы должностных лиц при контроле таможенной стоимости, необходимо рассмотреть рис. 1.



По данной схеме, необходимо пояснить следующее: при запросе должностными лицами таможенного органа дополнительных сведений, декларант ограничен сроком – 60 календарных дней; после того, как документы предоставлены, в течение максимум 30 календарных дней таможенные органы изучают предоставленные документы, а в случае непредоставления документов, таможенный орган принимает решение о корректировке таможенной стоимости в течение 3 дней с момента отказа от предоставления документов. Далее, принятие решения о КТС направляется декларанту и по прошествии 10 дней, данное решение, отправленное декларанту, считается врученным. В обратном случае, когда декларант не согласен с решением о КТС, таможня может заполнить КТС и ДТС, а далее возможно обжалование в судебном порядке.

Контроль таможенной стоимости товаров осуществляется при их таможенном оформлении и после выпуска товаров, но не может быть осуществлен, когда товары перемещаются через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами для личных целей и не связанных с осуществлением нужд предпринимательской деятельности.

Проверка после выпуска товаров может осуществляться только должностными лицами структурных подразделений таможенного органа, которые наделены полномочиями по осуществлению таможенного контроля после выпуска товаров. Важно отметить, что должностные лица, осуществляющие таможенное оформление перемещаемых товаров через таможенную границу и принимающие решения по ним, не должны проводить проверки.

Еще одним из проблемных вопросов, связанных с вступлением ТК ЕАЭС, стали особенности определения таможенной стоимости товаров, которые ввозятся в адрес одного получателя от одного отправителя по одному транспортному (перевозочному) документу и общая таможенная стоимость которых не превышает суммы, эквивалентной 200 евро.

Особенности определения таможенной стоимости товаров, которые ввозятся в адрес одного получателя от одного отправителя по одному транспортному документу и общая таможенная стоимость которых не превышает суммы, эквивалентной 200 евро, главой 5 ТК ЕАЭС не предусмотрены. Кроме того, важно отметить, что ТК ЕАЭС закреплены особенности:

- В соответствии с пунктом 4 статьи 104 ТК ЕАЭС Комиссия вправе определять особенности таможенного декларирования данных товаров;
- В соответствии с пунктом 4 статьи 313 ТК ЕАЭС Комиссия вправе определять особенности контроля таможенной стоимости данных товаров [1].

В результате мониторинг нормативно-правовых актов, принятых в связи со вступлением в силу ТК ЕАЭС, не выявлена информация о решениях Евразийской экономической комиссии, определяющих особенности контроля по указанным обстоятельствам.

Таким образом, таможенная стоимость товаров, определяется в соответствии с главой 5 ТК ЕАЭС на основании достоверной, количественно определяемой и документально подтвержденной информации.

На сегодняшний день, при функционировании нового интеграционного обеспечения ЕАЭС, перед таможенными органами стоит вопрос, связанный с достоверностью заявляемой таможенной стоимости товаров, т.к. одним из самых распространенных нарушений таможенного законодательства является занижение участниками внешнеэкономической деятельности таможенной стоимости.

Правильное решение данного вопроса связано с тем, что таможенная стоимость товаров используется в качестве базы для исчисления таможенных платежей, а также служит исходной величиной для формирования статистики о стоимостном объеме внешней торговли. К прямым последствиям занижения таможенной стоимости можно отнести: поступление не в полном объеме таможенных платежей в федеральный бюджет, снижение показателей эффективности тарифного регулирования ВЭД, а также деформация статистики о стоимостном объеме внешнеторговой деятельности. Другим последствием

является неблагоприятное воздействие на развитие внутреннего рынка, которое вызвано недобросовестной ценовой конкуренцией.

Таким образом, со стороны таможенных органов производится выработка мер, способных прогнозировать и предотвращать возможные нарушения в отношении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу и реализация принципа выборочности таможенного контроля в отношении участников ВЭД, торговых схем, видов сделок и так далее.

***Библиографический список:***

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 21.03.2018).
2. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 №17) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.03.2018).
3. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 № 311-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 29.03.2018).
4. Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ (ред. от 28.12.2017) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации, 29.11.2010, № 48, ст. 113.
5. Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 № 376 (ред. От 27.03.2018) «О порядках декларирования, контроля и корректировки таможенной стоимости товаров» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.03.2018).

**Карпинская А.В.**

Российская таможенная академия, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Зыков А.А.**

Российская таможенная академия, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.э.н., доцент

## **ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ НА ОБЪЕКТЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА ПРИМЕРЕ ТОВАРНОГО ЗНАКА FIFA WORLD CUP**

Данная статья посвящена основным проблемам, связанным с реализацией системы таможенного администрирования в период подготовки и проведения Чемпионата мира по футболу - 2018 в Российской Федерации. Опыт таможенного администрирования показал высокий уровень защиты объектов интеллектуальной собственности FIFA таможенными органами РФ. Перед проведением Чемпионата мира по футболу в России одной из главных задач для таможенных органов была необходимость создания барьеров для проникновения контрафактной продукции на внутренний рынок РФ. По результатам проведения чемпионата, экспертами была дана высочайшая оценка организации мероприятия, в том числе и качеству таможенного администрирования.

В 2018 году в РФ был проведен Чемпионат мира по футболу. Еще в 2010 году Правительство Российской Федерации взяло на себя обязательства перед Международной федерацией футбольных ассоциаций по защите товарных знаков FIFA в период проведения Чемпионата. Все права на реализацию продукции с товарным знаком FIFA принадлежали международной федерации футбола (Federation international de Football Association) (далее – FIFA) [1]. В связи с необходимостью представления интересов FIFA на территории РФ было создано «Агентство интеллектуальной собственности» (АИС) - организация, уполномоченная представлять FIFA для сотрудничества с заинтересованными лицами, в том числе таможенными и иными правоохранительными органами. «АИС» в сети Интернет был размещен список лицензиатов и сублицензиатов товарного знака, включающий в себя 96 позиций. Данная мера по праву может считаться одним из эффективных способов борьбы с контрафактом на лицензионном рынке в условиях легализации параллельного импорта, ведь с приближением даты начала проведения Чемпионата мира по футболу было отмечено увеличение количества попыток ввоза в Россию контрафактной продукции с символикой FIFA [2].

Руководствуясь задачей по обеспечению защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, Федеральной таможенной службой России



был проведен ряд мероприятий, направленных на защиту данного товарного знака:

- обеспечено тесное сотрудничество с представителями FIFA;
- организовано взаимодействие с таможенной службой Китая по пресечению каналов поставок контрафактных товаров;
- приняты превентивные меры (семинары-тренинги для представителей таможенных органов, круглые столы и рабочие встречи с бизнес-сообществом (участники ВЭД, «АИС», крупные торговые сети «Дикси», «Ашан» и др.);
- использованы основные механизмы обеспечения таможенными органами защиты прав интеллектуальной собственности, включающие в себя такие элементы как таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности (ТРОИС) и систему управления рисками (СУР) [3; 6].

Для предотвращения ввоза контрафактных товаров с территории Китая было организовано взаимное информирование российских и китайских представителей таможенных органов об обнаружении поддельной продукции с символикой FIFA, в рамках которого было выявлено 39 подобных случаев.

Выборочная проверка партий с ввозимой продукцией осуществлялась с применением СУР: в рамках риск-ориентированного подхода в период подготовки к Чемпионату мира Федеральной таможенной службой дополнительно было разработано порядка 68 профилей рисков [3].

В отличие от 96 товарных знаков лицензиатов и сублицензиатов, защищенных «АИС», ФТС России в период подготовки и проведения Чемпионата мира по футболу FIFA - 2018 в ТРОИС было включено лишь 17 объектов интеллектуальной собственности FIFA. Далее представлены все товарные знаки, включенные в ТРОИС (Рис.1).



Рисунок 1. – Товарные знаки FIFA, включенные в ТРОИС РФ [4]

Также, согласно статистическим данным ФТС России, таможенными органами было выявлено более 500 тыс. единиц контрафактной продукции под брендом FIFA в период подготовки и проведения Чемпионата мира по футболу - 2018. В первом полугодии 2018 г. было обнаружено 215 тыс. подделок, в 2017 г. – 234 тыс. единиц, во втором полугодии 2016 г. – 61 тыс. контрафактных товаров со знаками FIFA. Основными категориями контрафактных товаров, не допущенных к ввозу, стали обувь, упаковочные пакеты, детские игры (игрушки), одежда, головные уборы, мячи, сувенирная и печатная продукция. Таможенными органами были выявлены и необычные случаи нарушения интеллектуальных прав FIFA: незаконное использование ее символики на овощах (томаты), бланках меню и другие [3].

По результатам проведенного комплекса мероприятий таможенные органы возбудили 91 дело об административном правонарушении за незаконное использование бренда FIFA, из них 26 административных дел по ст. 14.10 КоАП РФ (незаконное использование товарного знака). При перемещении контрафактных товаров физическими лицами таможенные органы выявили более 50 тыс. единиц контрафактной продукции (11% от общего количества нарушений), при пересылке в международных почтовых отправлениях порядка 3 тыс. единиц контрафактной продукции (0,7%) [3].

На основании сведений, представленных ФТС, приведена диаграмма, отражающая динамику изменений количества выявленной контрафактной продукции и количества возбужденных дел об административных правонарушениях. На графике также представлена линия тренда, отражающая «эффективность» обеспечения защиты прав на объекты интеллектуальной собственности FIFA (Рис. 2).

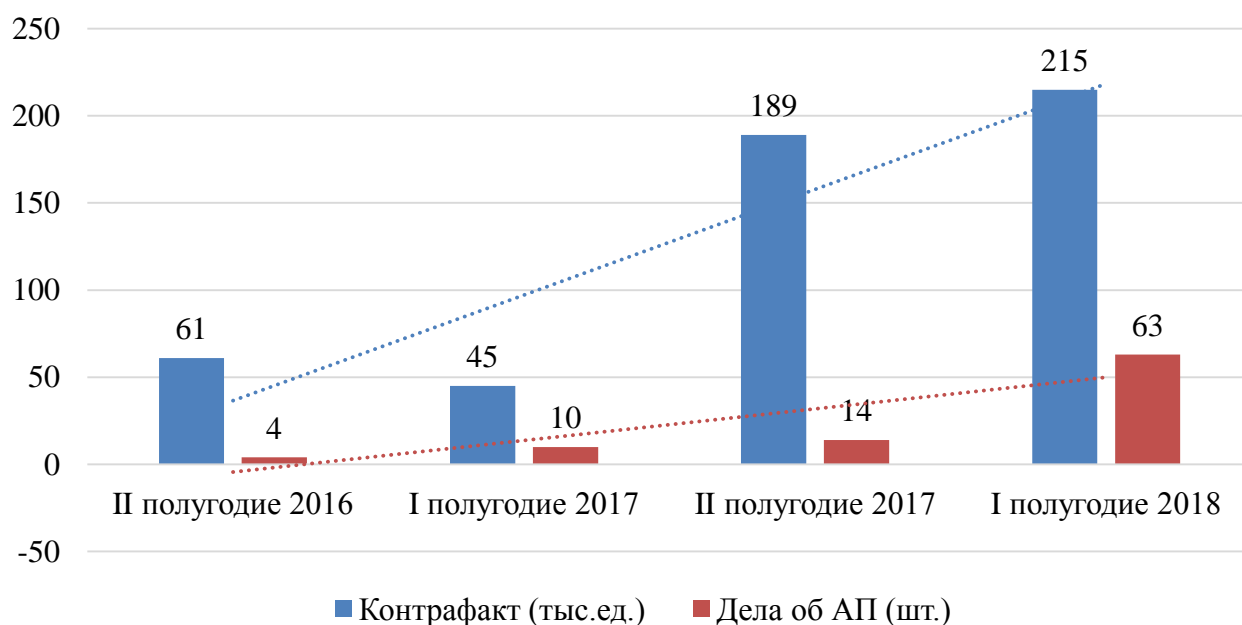


Рисунок 2. – Количество приостановленной контрафактной продукции и возбужденных дел об АП

Подавляющее большинство товаров выявлено в 2017 - 2018 годах при совершении таможенных операций юридическими лицами (368 тыс., 82%) в регионе деятельности Северо-Западного, Северо-Кавказского и Южного таможенных управлений [3]. На наш взгляд, именно эти таможенные управления показали высочайший уровень таможенного администрирования во время проведения Чемпионата мира по футболу FIFA.

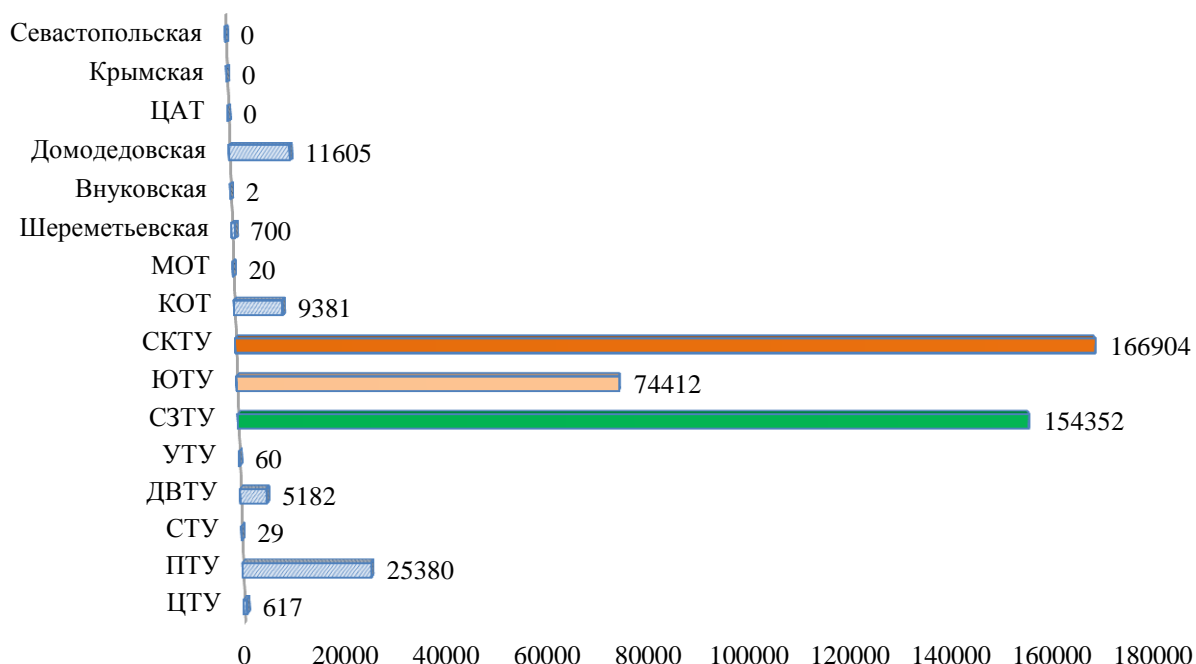


Рисунок 3 – Выявленные таможенными органами нарушения

В результате анализа результатов таможенного администрирования на примере защиты интересов правообладателей FIFA, можно сделать вывод о том, что ФТС достойно справилась с задачей, поставленной правообладателем на время проведения Чемпионата мира - 2018.

Существенно важно, что оргкомитет «Россия-2018» отметил благодарностями Центральное таможенное управление за активное участие в организации мероприятия. Были отмечены экипажи МИДК Белгородской, Брянской, Воронежской и Курской таможен [5].

На примере эффективного таможенного администрирования также могут быть выделены основные направления совершенствования деятельности таможенных органов в части защиты прав интеллектуальной собственности:

- необходимость повышения уровня осведомленности всех участников российского рынка (как продавцов, так и покупателей) о негативных административных, уголовных и иных последствиях реализации контрафактных товаров;

– необходимость ознакомления участников внешнеэкономической деятельности и граждан о высоком риске нанесения вреда здоровью граждан при использовании контрафактной продукции.

В целях предотвращения подобных рисков планируется организация в торговых сетях внутрикорпоративного контроля для недопущения продажи контрафактных товаров, а также повышение информированности граждан об отличительных признаках оригинальной продукции, имеющей бренд, внесенный в ТРОИС (в том числе FIFA).

Представители ФТС России, FIFA и бизнес-сообществ заявили, что только совместными усилиями стало возможным обеспечить безусловное соблюдение интересов правообладателя бренда FIFA и потребителей данной продукции, что способствовало успешному проведению Чемпионата мира по футболу в России [3]. Результаты реализации таможенными органами и бизнес-сообществом в лице «Агентства интеллектуальной собственности» комплекса совместных мероприятий по защите бренда FIFA были высоко оценены организаторами Чемпионата мира.

Таким образом, можно считать, что был установлен высочайший уровень таможенного администрирования в части защиты объектов интеллектуальной собственности на территории РФ, который можно принять в качестве «эталонного образца» таможенного администрирования при организации проведения подобных мероприятий, а также в повседневной жизни [7].

***Библиографический список:***

1. Официальный сайт Федеральной таможенной службы России: участникам ВЭДю  
URL: [http://ved.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2019:-fifa-&catid=13:2008-10-16-13-51-15&Itemid=1814](http://ved.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=2019:-fifa-&catid=13:2008-10-16-13-51-15&Itemid=1814)
2. «Вестник лицензионного рынка». URL: <http://licensingrussia.ru/post/5695>
3. Официальный сайт Федеральной таможенной службы России. URL:Режим доступа: <http://customs.ru/>
4. «TKS.RU – все о таможене. Таможня для всех – российский таможенный портал»: объекты интеллектуальной собственности. URL: <http://www.tks.ru/db/ois>
5. Сетевое издание «БрянскToday». URL:<https://bryansktoday.ru/article/75764>
6. Шишкина О.В. Проблемные вопросы применения понятийного аппарата сферы таможенной защиты прав на объекты интеллектуальной собственности // Вестник Российской таможенной академии. – 2016. - №4. – с. 133.
7. Зыков А.А., Котов А.Ю. Перспективы развития системы таможенного администрирования в условиях формирования евразийского экономического союза // Материалы Международной научно-практической конференции «Потенциал социально-экономического развития российской федерации в новых экономических условиях». – 2015. – с. 499.

**Карпова В.В., Юрьева И.Г.**

Российская таможенная академия, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Зыков А.А.**

Российская таможенная академия, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, к.э.н., доцент

## **СОЗДАНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ФТС РОССИИ И УЧАСТНИКОВ ВЭД**

В настоящее время, наряду с модернизацией таможенной службы, происходит комплексное реформирование ее взаимоотношений с участниками внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД).

Ключевым моментом развития новой парадигмы взаимоотношений можно считать создание Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), принятие обновленных в связи с этим нормативно-правовых актов, направленных на повышение эффективности взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД в рамках ЕАЭС.

Тема исследования является актуальной, поскольку современные условия ведения бизнеса и внешней торговли претерпели значительные изменения даже по сравнению с 2009 г., а таможенным органам необходимо последовательно совершенствовать свою деятельность по отношению к этим изменениям.

Цель исследования состоит в определении проблем, препятствующих успешному взаимодействию таможенных органов и участников ВЭД, и поиске их оптимального решения.

В связи с этим следует выделить ряд задач:

- рассмотреть современное состояние отношений Федеральной таможенной службы (далее – ФТС России) и участников ВЭД, исследовать нормативно-правовые акты в данной области;
- определить проблемы, связанные с развитием внешнеэкономических связей и роль ФТС России в содействии участникам ВЭД;
- определить предполагаемые направления решения выявленных проблем.

Вступление в силу 1 января 2018 года Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) как отмечают эксперты, содержит множество упрощений, связанных с таможенным оборотом, формирует «более лояльное единое таможенное пространство» [1], а также предоставляет реальную возможность реализации следующих направлений совершенствования:

1. Приоритет автоматизации процессов совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля (полномасштабное применение предварительного информирования и электронного декларирования,

авторегистрация и автовыпуск таможенных деклараций, создание и использование «единого окна»). Одним из элементов системы «единого окна» является Система межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), включающая информационные базы данных, которые содержат сведения об истории движения в системе взаимодействия электронных сообщений при предоставлении услуг и выполнении функций в электронной форме, а также программные и технические средства, обеспечивающие взаимодействие информационных систем органов и организаций через СМЭВ.

2. Совершенствование концепции института УЭО, а именно, введение трех типов свидетельств с соответствующими упрощениями. Развитие данного института крайне значимо для комплексного регулирования внешнеторговой деятельности. Важным моментом также является и степень добросовестности участников ВЭД, желающих получить статус УЭО.

Необходимо отметить значение Комплексной программы развития ФТС России до 2020 года, которая в настоящее время предполагает коренное изменение взаимоотношений таможенных органов и участников ВЭД, выражающееся рядом новых принципов и инициатив, направленных на совершенствование таможенного администрирования, повышение инвестиционной привлекательности и создание благоприятных условий для ведения бизнеса добросовестными участниками ВЭД (рис. 1) [2].

В этих условиях принципы взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД выступают основным фактором осуществления таможенной политики и одновременно – неотъемлемым атрибутом развитой, эффективно функционирующей системы таможенного администрирования.

Особую роль в создании удобных и комфортных условий для участников ВЭД в совокупности с обеспечением безопасности государственных интересов играют принципы, задекларированные в Хартии добросовестных участников ВЭД. Процесс консолидации участников ВЭД вокруг Хартии способствует саморегуляции внешней торговли, снижению конфликтного потенциала и вытеснению недобросовестных участников ВЭД из внешнеторговой сферы. [3]





Рисунок 1. – Принципы взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД

Положенный в основу Хартии принцип саморегулирования подразумевает под собой самостоятельный контроль участников ВЭД на основе общей заинтересованности в улучшении условий ведения предпринимательской деятельности и его стабильного развития. Участники, подписавшие документ, стремятся максимально повысить достоверность декларирования, содействовать осуществлению эффективного таможенного контроля, свести к минимуму количество нарушений таможенных правил.

Действуя по отдельности, таможенные органы и участники ВЭД, всегда будут принимать лишь для себя оптимальное решение, которое будет характеризоваться противодействием для другой стороны [4]. Вместе с тем, действуя в условиях интегрированного взаимодействия, стороны приходят к изначально рациональному решению (на основе заключенной Хартии, учитывающей взаимные интересы и обязательства), при котором в сумме получают больший выигрыш.

Таким образом, проведенный анализ положений ТК ЕАЭС, Комплексной программы развития ФТС России на период до 2020 года, Хартии добросовестных участников ВЭД позволил выделить ряд преимуществ для

таможенных органов и участников ВЭД сквозь призму реализации новых принципов взаимодействия:

1) для таможенных органов: повышение результативности таможенного контроля; обеспечение полноты и своевременности взимания платежей; выравнивание нагрузки на инспекторский состав; оптимизация структуры и расходов на содержание таможенных органов; централизация и унификация системы управления рисками; оптимизация условий для работы с перспективными технологиями; эффективность работы информационно-технических ресурсов;

2) для участников ВЭД: содействие росту международной торговли; снижение издержек за счет ускорения процесса совершения таможенных операций; обеспечение единообразия и правомерности принимаемых решений; централизация учета движения денежных средств; акцент на таможенный контроль после выпуска товаров при низком уровне риска; снижение коррупционных рисков; перераспределение декларационного массива в зависимости от реальных потребностей.

***Библиографический список:***

1. Лукьянова А. О комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года URL: [https://www.alta.ru/external\\_news/53675/](https://www.alta.ru/external_news/53675/) (дата обращения: 25.02.2018).
2. Комплексная программа развития ФТС России на период до 2020 года URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=25512&Itemid=2729](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25512&Itemid=2729) (дата обращения: 02.03.2018).
3. Ассоциация Европейского Бизнеса поддержала инициативы ФТС России по созданию благоприятных условий для внешней торговли. URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26307:2018-02-21-14-59-07&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26307:2018-02-21-14-59-07&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения: 01.03.2018).
4. Юрицин В.М. Моделирование взаимодействия таможни и бизнеса // Вестник МГТУ. 2011. № 4. С. 880-883.

**Кирилевич А.В., Колегова А.Я.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Шевчук П.С.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры таможенных операций и таможенного контроля, контроля, д.т.н., профессор

### **ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РЕНТГЕНОВСКИХ ИЗОБРАЖЕНИЙ, ПОЛУЧЕННЫХ С ПРИМЕНЕНИЕМ РОССИЙСКИХ ИНСПЕКЦИОННО-ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ**

Аннотация. В данной статье мы исследовали мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК) СТ-2630М отечественного производства и выявили улучшенные параметры изучаемого ТСТК. В настоящее время данные технические средства применяются, в частности, в Ростовской таможне.

Развитие ФТС, направленное, в первую очередь, на приближение к мировым стандартам, тесно связано с упрощением и ускорением таможенных процедур. В связи с данной тенденцией в последние 10-15 лет в ФТС происходят изменения, в частности, в области технического оснащения [1].

В рамках глобализации мировой торговли поток товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, с каждым годом увеличивается, а это значит, что возрастает и нагрузка на таможенные органы. И наибольшую трудность среди всех видов таможенного контроля представляет проверка содержимого крупногабаритных грузов и транспортных средств, так как данный процесс связан с необходимостью выполнения целого ряда комплекса длительных разгрузочно-погрузочных работ, и именно данная проблема исключала возможность стопроцентного таможенного контроля данных объектов. По этой причине большая их часть, особенно транзитные грузы, проходили таможенный контроль на основании только представленных документов, соответственно без их идентификации содержимого. Также выборочно досматривались транспортные средства, их конструкционные узлы, которые могут использоваться в качестве тайников [2].

В мировой таможенной практике с целью исключить возможность провоза контрабанды идёт тенденция, связанная с использованием технических средств таможенного контроля. И в настоящее время эффективной техникой таможенного контроля является инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК), позволяющие выявить и предотвратить нелегальное перемещение наркотиков, сокрытых товаров, пресечь другие правонарушения во внешнеэкономической сфере деятельности. В Российской Федерации применение ИДК началось с принятия Концепции создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств (приказ ФТС России от

24.01.2005 № 52).



Рисунок 1. – МИДК СТ-2630М

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК) на основе линейного ускорителя электронов СТ-2630М предназначен для проведения быстрого и эффективного контроля автотранспортных средств и перевозимых ими грузов.

Работа комплекса основана на использовании при сканировании тормозного фотонного излучения, позволяющего получить на экране монитора высококачественное изображение контролируемого транспортного средства и перевозимых товаров и грузов.

МИДК осуществляет инспекцию полностью загруженных грузовых и легковых автомашин, отображает полученные рентгеновские изображения на экране мониторов полностью без потери визуальной информации с качеством, позволяющим обнаруживать запрещенные для перемещения предметы, а также позволяет оператору комплекса эффективно принимать решение о соответствии перевозимого груза товаросопроводительным документам [3, 4].

МИДК позволяет:

- получать рентгеновское изображение высокого качества, его распечатку, запись на носители (DVD, съемный диск (флэш диск));
- хранение, архивирование и восстановление изображений и данных;
- отображать информацию о транспортном средстве, товарах, дате и времени сканирования, количестве сканирований, а также лице, проводившем контроль;
- присваивать теневому рентгеновскому изображению объекта контроля индивидуальный идентификационный номер, который состоит из даты (год, месяц, день), серийного номера МИДК, порядкового номера изображения;
- управлять всеми системами МИДК, контролировать и давать сообщения об их техническом состоянии, а также отображать информацию с систем видеонаблюдения и радиационной безопасности.

Основным отличием СТ-2630М от старых версий является внедрение нового рентгеновского луча, позволяющего отделить органические вещества от

неорганических веществ. В связи с этим выделяют следующие функции обработки изображения:

1. Автоматическая и ручная регулировка яркости изображения.
2. Динамическое управление контрастной чувствительностью на выбранной оператором области изображения.
3. Отображение рентгеновского изображения в негативе.
4. представление рентгеновского изображения в широком диапазоне цветов и оттенков (псевдоцвета).
5. Плавное 16-ти кратное увеличение области изображения.
6. Выделение границ и переходов для улучшения изображения.
7. Маркировка интересующих оператора областей изображения с возможностью ввода комментариев к каждой области.
8. Возможность применять программные инструменты анализа для каждой маркированной области.
9. Отображение масштабной линейки в горизонтальной и вертикальной плоскостях для оценки линейных размеров.
10. Оценка веса груза по выделенной области.
11. Распознавание материалов контролируемого объекта по эффективному атомному номеру с соответствующим окрашиванием на экране монитора.

Идентификация материалов объекта осуществляется в соответствии со следующей цветовой шкалой, представленной на рис.2.

- красный цвет – органические вещества (сахар, вода, полиэтилен),
- зеленый цвет – неорганические вещества (соль, минералы);
- синий цвет – металлы (сталь, медь, никель);
- лиловый цвет – тяжелые металлы (золото, свинец, вольфрам).

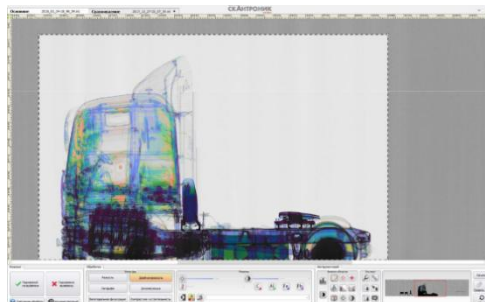


Рисунок 2. – Рентгеновское изображение сканируемого объекта

Относительно других изменений у МИДК СТ-2630М можно выделить появление системы видеонаблюдения. Данная система видеонаблюдения предназначена для обеспечения водителю возможности наблюдения за подготовкой и ходом инспекционного процесса, для полного охвата площадки работы МИДК и исключения несанкционированных и нештатных ситуаций.

В функциональные возможности данной системы видеонаблюдения также включается система фиксирования автомобильных номеров,

включающее ПО распознавания государственных регистрационных номеров досматриваемых транспортных средств и модуль передачи данных на сервер сбора и хранения данных МИДК и их привязки к радиоскопическому изображению объекта досмотра. Оптические изображения номеров получаются при помощи 2-х видеокамер, входящих в состав системы технологического видеонаблюдения.

В указанной ниже таблице 1 проведена сравнительная характеристика технических возможностей МИДК СТ-2630М и HCV-Mobile.

Таблица 1.– Сравнительная характеристика технических возможностей  
МИДК СТ-2630М и HCV-Mobile

Технические характеристики	МИДК СТ-2630М	МИДК HCV-MOBILE
Максимальная проникающая способность по стали в режиме сканирования	не менее 320 мм	не менее 280 мм
Максимальная производительность МИДК (пропускная способность)	25 объектов досмотра в час	25 транспортных средств в час
Максимальные размеры объекта (ДхШхВ)	28х3х4,5 метра	27х3,5х4,5 м,
Время работы комплекса	24 ч/сутки/365 дней	24 ч
Время готовности к работе	примерно 30 минут	20 минут
Габариты портала (высота)	не менее 4,65 м	около 4,8 м
Минимальная высота обследования объекта досмотра от поверхности земли	для легковых автомобилей – не менее 0,15 м; для грузовых автомобилей – не менее 0,35 м.	от 0,43 м до 4,45 м

Таким образом, в ходе исследования МИДК СТ-2630М были обнаружены улучшенные характеристики технического средства таможенного контроля, которые, в частности, позволяют получить более подробное рентгеновское изображение сканируемого объекта за минимальное время без вскрытия грузовых помещений транспортных средств. Применение МИДК показывает их явную эффективность при осуществлении таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств. На сегодняшний день они по праву остаются наиболее совершенными техническими средствами таможенного контроля.

**Библиографический список:**

1. Приказ ФТС России от 15.08.2016 № 1585 «Об утверждении Концепции импортозамещения в таможенных органах Российской Федерации до 2020 года»// Таможенные ведомости. 2016. №11.



2. Башлы П.Н., Безуглов Д.А., Вербов В.Ф., Гамидуллаев С.Н. Об импортозамещении инспекционно-досмотровых комплексов таможенных органов // Фундаментальные исследования. 2017. № 3. С. 15-19.
3. Щерба М.Ю., Безуглов Д.А., Шевчук П.С. Особенности применения технических средств таможенного контроля при применении отдельных форм таможенного контроля, учебно-методическое пособие / Ростов-на-Дону, 2016.
4. Щерба М.Ю., Шевчук П.С. Проблемы и перспективы применения инспекционно-досмотровых комплексов на примере Южного таможенного управления. Вестник научных конференций. 2017. № 2-5 (18). С. 123-124.

**Колесникова Е.И., Никитина В.С.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коробкова М.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

## **РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА И ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ ЕАЭС**

Большой транзитный и транспортный потенциал государств-членов Евразийского экономического союза определяется выгодным географическим положением этих территорий. На сегодняшний день таможенный транзит является единственной таможенной процедурой, которая может начинаться на территории одного, а завершаться на территории другого государства Союза, поэтому требует максимальной унификации порядка ее применения на территории ЕАЭС.

В этой связи целесообразным является исследование порядка применения процедуры таможенного транзита на территории стран-членов ЕАЭС и в частности в Российской Федерации. Так как из всех государств ЕАЭС именно Россия использует самые передовые и современные технологии контроля за таможенным транзитом товаров.

В соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС), таможенной процедурой таможенного транзита является такая таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру[1].

Таможенная процедура таможенного транзита не только обеспечивает таможенное оформление товаров в кратчайшие сроки, но и применима ко всем видам транспорта. Помимо того, что ТК ЕАЭС устанавливает для государств-членов Союза прочные основы взаимодействия с третьими странами в рамках унифицированных таможенных процедур, он также регламентирует внутренний таможенный транзит для перемещения товаров по таможенной территории ЕАЭС или по территории государств-членов Союза.

Вступление в силу нового Кодекса ЕАЭС с 01.01.2018 г. обусловило ряд изменений условий помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. Сравнение данных условий представлено в табл. 1.

Таблица 1. – Сравнение условий помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита по ТК ТС и ТК ЕАЭС

Условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (ТК ТС ст. 216)	Условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (ТК ЕАЭС ст. 143)
<p>1. Товары не запрещены к ввозу на таможенную территорию таможенного союза или вывозу с такой территории.</p> <p>2. В отношении товаров представлены документы, подтверждающие соблюдение ограничений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу, если такое перемещение допускается при наличии этих документов.</p> <p>3. В отношении ввозимых товаров осуществлены пограничный контроль и иные виды государственного контроля, если товары подлежат такому контролю в месте прибытия.</p> <p>4. Представлена транзитная декларация.</p> <p>5. В отношении товаров приняты меры обеспечения соблюдения таможенного транзита в соответствии со статьями 217 ТК ТС.</p>	<p>1. Обеспечение исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в соответствии со статьями 146 ТК ЕАЭС - в отношении иностранных товаров.</p> <p>2. Обеспечение исполнения обязанности по уплате специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин в соответствии со статьями 146 ТК ЕАЭС в случаях, определяемых Комиссией, - в отношении иностранных товаров.</p> <p>4. Обеспечение возможности идентификации товаров способами, предусмотренными статьями 341 ТК ЕАЭС.</p> <p>5. Соответствие транспортного средства международной перевозки требованиям, указанным в статье 364 ТК ЕАЭС, если товары перевозятся в грузовых помещениях (отсеках) транспортного средства, на которые налагаются таможенные пломбы и печати.</p>
Условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (ТК ТС ст. 216)	Условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита (ТК ЕАЭС ст. 143)
<p>6. Обеспечена идентификация товаров в соответствии со статьями 109 ТК ТС.</p> <p>7. Транспортное средство международной перевозки оборудовано надлежащим образом в случае, если товары перевозятся под таможенными пломбами и печатями.</p>	<p>6. Соблюдение запретов и ограничений в соответствии со статьями 7 ТК ЕАЭС.</p>

Немаловажным условием при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита по Кодексу Союза является предоставление обеспечения исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов, а также специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин в отношении иностранных товаров.

Данное положение регулируется Соглашением о некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм отношении таких товаров, заключенным 21.05.2010 в г. Санкт-Петербург[3].

Соглашение определяет:

– форму, порядок заполнения и предоставления документов, подтверждающих принятие обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов

при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по таможенной территории таможенного союза;

- порядок установления (подтверждения) места нахождения товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита;
- особенности взыскания таможенных пошлин, налогов и порядок перечисления взысканных сумм между бюджетами Сторон в отношении таких товаров.

Документом, подтверждающим принятие обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов является сертификат обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов (далее – Сертификат). Данный Сертификат должен быть зарегистрирован и выдан таможенным органом Стороны, принявшим обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, лицу, предоставившему такое обеспечение.

Сертификат оформляется на сумму обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, предоставленного таможенному органу Стороны и используется в случаях, когда выпуск товаров в соответствии с таможенным транзитом осуществляет таможенный орган одной Стороны, а обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов предоставлено таможенному органу другой.

Сертификат принимается в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по одной транзитной декларации. По одной транзитной декларации возможно принятие нескольких Сертификатов. Однако использование Сертификата затруднялось тем, что участник ВЭД должен был пересылать сертификат на бумажном носителе перевозчику для предъявления в таможене отправления. В соответствии с этой проблемой, в августе 2013 года был осуществлен эксперимент по использованию сведений о регистрации Сертификатов в электронном виде.

В ходе эксперимента был автоматизирован обмен Сертификатами между российскими таможенными органами отправления и назначения. Таможенный инспектор на границе самостоятельно запрашивает в информационной системе сведения о Сертификате и сверяет их с транзитной декларацией. Если данные совпадают, то Сертификат может быть использован в качестве обеспечения.

Внедрение данной технологии позволяет импортерам исключить дополнительные финансовые и временные издержки на пересылку Сертификатов грузоотправителю.

Первые результаты эксперимента подтвердили его востребованность со стороны бизнеса – в рамках эксперимента оформлено более 11 тыс. товарных партий, при этом наиболее востребована данная технология в Северо-Западном федеральном округе[7].

Сегодня ФТС России продолжает вести работу по переходу на электронное декларирование таможенного транзита. Стоит отметить ряд положительных последствий проведения данных изменений[8]:

- совершение таможенных операций в сокращенные сроки;

– повышение уровня информационного взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов;

– проведение автоматической обработки сведений, представляемых в таможенные органы, и, следовательно, повышение оперативности принятия решений.

По информации таможенных органов, из 570 808 транзитных деклараций, принятых в течение первой половины 2017 года, 285 191 оформлены в электронном виде, примерно 50%. Это свидетельствует о стремительном переходе на электронное декларирование таможенного транзита[6].

В эксперименте по международному электронному транзиту приняли участие таможенные органы России, Белоруссии и Киргизии. По информации пресс-службы Владивостокской таможни, с начала 2018 года в рамках эксперимента было выпущено 38 партий товаров, следующих в адрес казахстанских таможенных органов, 35 из которых – таможенным постом Морского порта Владивосток, 3 – Первомайским таможенным постом[5].

При анализе применения в России электронных транзитных деклараций был выделен ряд преимуществ, как для таможенных органов, так и для участников ВЭД (табл. 2.).

Таблица 2. – Преимущества перехода на электронное декларирование таможенного транзита

Для таможенных органов	Для участников ВЭД
<p>1. Сокращается срок совершения таможенных операций.</p> <p>2. Сокращается время выпуска товаров.</p>	<p>1. Сокращение бумажного документооборота.</p> <p>2. Удаленное представление документов и сведений в таможенный орган отправления.</p>
Для таможенных органов	Для участников ВЭД
<p>3. Повышается уровень информационного взаимодействия между таможенными органами и участниками ВЭД.</p> <p>4. Производится автоматическая обработка сведений, содержащихся в представленных формализованных документах.</p> <p>5. Производится заблаговременная проверка документов и сведений.</p> <p>6. Сокращается время проверки соблюдения условий помещения товаров под процедуру таможенного транзита.</p> <p>7. Отсутствуют временные затраты на формирование и направление пакета документов в отдел контроля за таможенным транзитом.</p> <p>Увеличивается оперативность принятия решений в рамках СУР.</p>	<p>3. Декларирования таможенной процедуры таможенного транзита заблаговременно, т.е. до фактического прибытия транспортного средства в пункт пропуска.</p> <p>4. Возможность использования сведений, содержащихся в ЭТД в качестве предварительной информации.</p> <p>5. Сокращение времени нахождения транспортного средства в пункте пропуска.</p> <p>6. Получение информации в режиме реального времени об основных статусах проверки ЭТД в таможенном органе отправления и назначения.</p> <p>7. Автоматическая обработка сведений. Оперативное взаимодействие с таможенным органом отправления и назначения.</p>

Со вступлением в силу Таможенного кодекса ЕАЭС в 2018 году началась практическая реализация наработок по компьютеризации таможенной процедуры таможенного транзита, а также продолжается работа по формированию единой транзитной системы ЕАЭС. Вопрос совершенствования которой регулируется Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 29.05.2015 № 13.

Коллегией Евразийской экономической комиссии была сформирована рабочая группа по совершенствованию единой транзитной системы и единых гарантийных механизмов при таможенном транзите. В ее задачи входит обеспечение разработки проекта соглашения, регламентирующего вопросы применения на таможенной территории ЕАЭС единой транзитной системы и единых гарантийных механизмов при таможенном транзите. Выполнение данных задач должно обеспечиваться с учетом того, что[2]:

- единая система таможенного транзита должна базироваться на современных информационных технологиях;
- применение единой системы таможенного транзита не должно повлечь увеличение затрат для лиц, участвующих в таможенном транзите (перевозчиков, декларантов, импортеров, поручителей и т.д.);
- совершенствование единой системы таможенного транзита не должно предусматривать создание наднациональных органов;
- единая система таможенного транзита должна быть конкурентоспособной;
- единая система таможенного транзита должна учитывать международные обязательства государств-членов ЕАЭС и не должна создавать препятствий для применения всех способов обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов при таможенном транзите;
- единая система таможенного транзита должна предусматривать возможность ее взаимодействия с системами таможенного транзита третьих государств.

В современных экономических условиях вопросы развития транзитного потенциала и формирования единой транзитной системы ЕАЭС необходимо рассматривать в комплексе, как показано на рис. 1. Это, во-первых, упрощение таможенных операций при таможенном транзите, во-вторых, решение вопросов, связанных с обеспечением уплаты таможенных платежей, в-третьих, вопросы информационного взаимодействия между таможенными органами и участниками таможенного транзита, в-четвертых, вопросы взаимной административной помощи таможенных органов государств-членов Союза, и наконец, развитие информационных таможенных технологий, применяемых при контроле за таможенным транзитом.





Рисунок 1.– Развитие транзитного потенциала и формирование единой транзитной системы ЕАЭС

Таким образом, в рамках ЕАЭС продолжается активная работа по переходу от оформления таможенного транзита в бумажном виде к компьютеризации таможенной процедуры. Кроме того, происходит развитие на практике процедуры предварительного декларирования товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита. Пилотные проекты по компьютеризации таможенной процедуры таможенного транзита поспособствовали усилению взаимовыгодного сотрудничества государств-членов ЕАЭС в области транзита[4].

#### **Библиографический список:**

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // СПС «Консультант Плюс».
2. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 29.05.2015 № 13 «О совершенствовании в рамках Евразийского экономического союза единой транзитной системы и единых гарантийных механизмов при таможенном транзите» // СПС «Консультант Плюс».
3. Соглашение о некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров от 21.05.2010 // СПС «Консультант Плюс».
4. Сопряжение транзитных систем Европейского союза и Евразийского экономического союза: перспективы и вызовы // Московская международная модель ВТамО, РГРС: Доклад Эксперта. 2018. 15 с.
5. Международный электронный транзит доступен на двух таможенных постах Владивостокской таможни // CUSTOMS.RU: Федеральная таможенная служба. URL: <http://customsonline.ru/4563-mezhdunarodnyy-elektronnyy-tranzit-dostupen-na-dvuh-tamozhennyh-postah-vladivostokskoy-tamozhni.html> (дата обращения: 19.04.2018).

6. Таможня догоняет электронный транзит //ПРОВЭД.РФ: Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД». URL: <http://провэд.рф/article/43908-tamozhnya-dogonyayet-elektronnyu-tranzit.html> (дата обращения: 19.04.2018).

7. ФТС России внедрила электронные сертификаты обеспечения уплаты таможенных платежей //CUSTOMS.RU: Федеральная таможенная служба. URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18523:2013-11-19-11-33-11&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18523:2013-11-19-11-33-11&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения: 18.04.2018).

8. Электронное декларирование таможенного транзита //CUSTOMS.RU: Федеральная таможенная служба. URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=21662:2015-](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=21662:2015-) (дата обращения: 19.04.2018).

**Коротченко А.Г.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студент факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Петрова И.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, доцент кафедры товароведения и таможенной экспертизы, к.т.н., доцент

## **АНАЛИЗ НАРУШЕНИЙ ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, СВЯЗАННЫХ С КЛАССИФИКАЦИЕЙ ТОВАРОВ ПО ТН ВЭД ЕАЭС**

Классификация товаров в таможенной практике – одно из ключевых направлений деятельности таможенных органов, связанное с проверкой таможенных деклараций, сопроводительных документов, обращением к научной и технической литературе, проведением экспертных исследований. Классификационная работа может проводиться на стадиях предварительной классификации, таможенного декларирования и стадии после выпуска товаров [1]. Вопросы применения Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (далее - ТН ВЭД ЕАЭС) и классификации товаров регламентируются главой 3, ст. 19–27 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее - ТК ЕАЭС [2]).

В ТН ВЭД ЕАЭС в качестве объектов классификации выступают все товары, обращающиеся в международной торговле. Вследствие этого классификация является одной из самых актуальным тем в сфере внешнеторговой деятельности. Это объясняется тем, что от классификационного кода напрямую зависит ставка ввозных и вывозных таможенных пошлин, а значит, как следствие, и размеры таможенных платежей.

Процесс присвоения товару классификационного кода, осуществление которого нередко требует применения специальных знаний о технических характеристиках товаров, представляет собой его отнесение к конкретной товарной позиции, субпозиции, подсубпозиции номенклатуры. В соответствии со статьёй 20 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза декларант самостоятельно осуществляет классификацию товаров, используя текст ТН ВЭД ЕАЭС. В обязанности таможенных органов входит осуществление проверки сведений о классификационном коде, заявленном декларантом или другим заинтересованным лицом в таможенной декларации. Самостоятельно таможенный орган присваивает код, в соответствии с пунктом под номером 2 статьи 20 ТК ЕАЭС, в том случае, если код декларанта не является верным.

Исходя из данных, представленных в обзорах судебной практики по делам, связанным с классификацией товаров в соответствии с ТН ВЭД, недостоверное заявление кода товара является одним из наиболее часто встречающихся правонарушений в практике таможенных органов[3]. Наличие данного фактора и обуславливает актуальность выбранного исследования, так как анализ материалов, в которых описаны случаи правонарушений в области присвоения классификационного кода, позволяет определить основные проблемы и разработать пути их решения. В соответствии со статистикой, предоставляемой таможенными органами РФ, недостоверное заявление кода товара занимает лидирующее положение среди правонарушений в таможенной сфере.

В 2017 году таможенными органами возбуждено 119 327 дел об административных правонарушениях (далее – АП), что на 48,5% больше аналогичного показателя 2016 года (80 355).

Из общего количества дел, возбужденных за 2017 год, 52,5% (62 641 дело) приходится на юридических лиц, 39% (46 496 дел) – на физических лиц, более 8% (9 913 дел) – на должностных лиц, 0,2% (277 дел) – на неустановленных лиц.

Наибольшее количество дел об АП возбуждено в связи с нарушениями, предусмотренными главой 16 КоАП РФ – 74 432 дела. Из них 32 807 дел (27,5% от общего количества возбужденных дел об АП) возбуждено по статье 16.2 КоАП РФ (недекларирование либо недостоверное декларирование товаров), 15 581 дело (13%) – по статье 16.3 КоАП РФ (несоблюдение запретов или ограничений на ввоз/вывоз товаров) [4].

Данные из рассмотренных материалов дел об административных правонарушениях в сфере присвоения товарам классификационного кода позволяют сделать определённые выводы относительно предмета споров. Иными словами, становится возможным их подразделение на две категории, а именно (рис.1.):

1. несогласие таможенного органа с классификационным кодом, заявленным самим участниками ВЭД;

2. несогласие участника ВЭД с решением таможенного органа касательно присвоения объекту классификации кода ТН ВЭД.

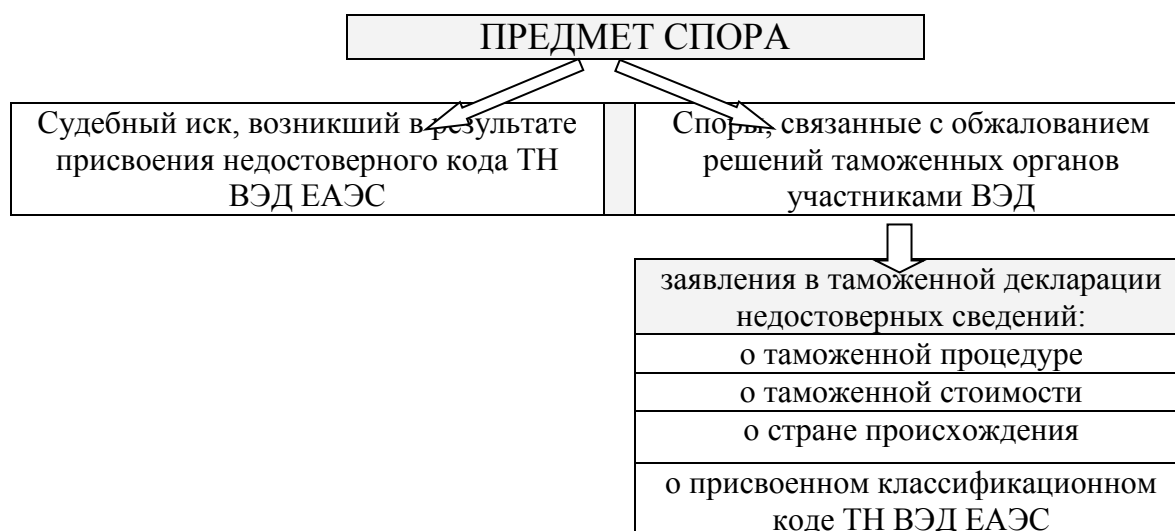


Рисунок 1. – Классификация арбитражных споров

Из представленной выше классификации споров становится ясно, что большая часть таких споров возникает по поводу нарушений, последствия которых могут повлечь за собой снижение ставок таможенных пошлин. Данный факт является основанием для предположения о намерении участника ВЭД уплатить ту сумму таможенной пошлины, ставка которой действует в отношении режима преференций, то есть – уплатить меньшую сумму пошлины.

В обзоре судебной практики по делам о классификации товаров от 2018 года описаны довольно яркие примеры судебных прений, возникших в результате несогласия одной из сторон (таможенного органа или участника ВЭД) с решением по классификации. Стоит отметить, что в большинстве случаев объектами судебного прения становятся решения по классификации многокомпонентных и многофункциональных товаров, процесс производства и сборки которых также является сложным, многоступенчатым процессом. В одном из таких дел речь шла об идентификационном коде наборов для детского творчества. Данные наборы, как правило, включают в себя несколько видов товаров, имеющих различный состав, способ производства и назначение, что в значительной степени затрудняет процесс присвоения классификационного кода, осложняя вдобавок определение главенствующего признака классификации товара.

Подобные нарушения чаще всего возникают вследствие неверного анализа текста, примечаний и терминов ТН ВЭД участниками внешнеэкономической деятельности или самими сотрудниками таможенных органов. Согласно данным Федеральной таможенной службы Российской Федерации судебные дела в области классификации товаров почти в 50% случаев рассматриваются в пользу таможенных структур [4]. Но, тем не менее, насчитывается не мало примеров, когда сотрудниками таможенных органов были приняты ошибочные решения об отнесении какого-либо товара к определённой позиции ТН ВЭД [5]. В связи с этим фактом можно сказать, что

наличие судебных споров между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами являет собой проблему, решение которой могло бы предотвратить трату большого количества времени, затрачиваемого на рассмотрение судебных дел и разрешение споров.

Анализ состояния судебной практики позволяет очертить примерный перечень проблем, возникающих при определении кода ТН ВЭД. В такой перечень можно включить следующие факторы:

- возникновение трудностей при определении главенствующего признака, определяющего характеристику товара, что в значительной степени осложняет процесс присвоения идентификационного кода;
- некоторые термины и определения не прописаны в тексте ТН ВЭД, что также может вызвать затруднения в процессе присвоения кода для некоторых групп товаров.

Возможно, что совершенствование процедуры присвоения классификационного кода товаров путём расширения терминологической базы номенклатуры и унификации уже существующих и описанных в ней терминов приведёт к росту положительной динамики в данной сфере, тем самым, уменьшив количество судебных разбирательств.

Таким образом, можно сделать вывод, что значение достоверной классификации товаров играет важную роль в сфере таможенного дела, так как влияет на множество аспектов процесса таможенного декларирования, в том числе и на скорость его осуществления. Кроме того, постоянно увеличивающийся перечень разнообразных товаров предполагает параллельное совершенствование нормативной правовой основы их классификации для осуществления изменений в сфере таможенного декларирования товаров, влекущих за собой уменьшение количества судебных споров, возникающих между участниками ВЭД и таможенными органами, связанных с несогласием сторон в отношении присвоенного классификационного кода. Поэтому следует уделять пристальное внимание вопросам данной области и осуществлять непрерывное развитие инструментов, используемых в процессе идентификации, расширяя и конкретизируя позиции номенклатуры, а также терминологическую базу упомянутого документа.

***Библиографический список:***

1. Петрова И.Н. Роль предварительных решений по классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС при осуществлении таможенного контроля // Таможенные чтения – 2016. Мировые интеграционные процессы в современной науке: Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Том 1. СПб. Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал РТА. 2016. С. 131–138.
2. Петрова И.Н. Перспективы развития института классификации товаров в таможенных целях на территории ЕАЭС/Ученые записки Санкт-петербургского имени В.Б. Бобкова филиала РТА. 2016. № 4(60). С. 43-46.
3. «Обзор положительной судебной практики по судебным делам, связанным с корректировкой таможенной стоимости, классификацией товаров в соответствии с ТН ВЭД,



возвратом таможенных платежей и привлечением лиц к административной ответственности» от 16 апреля 2018. Официальный сайт ФТС. Режим доступа: URL – <http://customsonline.ru/4609-obzor-polozhitelnoy-sudebnoy-pudebnym-dela-s-svyazannym-s-korrektirovkoj-tamozhennoy>.

4. Официальный сайт статистических данных Федеральной таможенной службы. Официальный сайт ФТС. Режим доступа: URL – [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content).

5. Андреева Е.И., Красильникова Е.В., Кучинская Л.В., Караулова А.Н. Проблемы терминологии при идентификации и классификации товаров во внешнеэкономической деятельности // Вестник экономической интеграции. 2013. № 3 (60). С. 37–43.

**Костяева М. М.**

Санкт-Петербургский горный университет, студент экономического факультета

**Научный руководитель**

**Подольнец Л. А.**

Санкт-Петербургский горный университет, д. э. н., профессор

## **ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО НЕФТЕГАЗОВОГО РЫНКА СТРАН-УЧАСТНИЦ ЕАЭС**

В статье рассмотрена значимость топливно-энергетического комплекса и необходимость создания общих рынков нефти и газа в процессе функционирования ЕАЭС как международной экономической интеграции, проанализированы особенности внедрения новой системы налогообложения в России как инструмента по созданию свободного торгового пространства – «налоговый маневр», определены основные препятствия при разработке новых форм таможенно-тарифного регулирования на территории ЕАЭС.

В современном мире происходят сложные процессы сближения и тесного сотрудничества стран, направленные на формирование единого рынка товаров и услуг, что способствует ускорению общемировой интеграции. Интеграция является основополагающим инструментом развития региональных экономик и повышения их конкурентноспособности на мировом рынке.

Возможность России влиять на мировые процессы и быть конкурентноспособной на международном уровне во многом зависит от развития интеграционных процессов, где особую значимость представляет Евразийский Экономический Союз (далее – ЕАЭС), как наиболее перспективное слияние стран для российской экономики. Международное объединение таких стран как Россия, Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия призвано образовать крупный центр экономического развития, инвестиционно привлекательный региональный рынок, что позволит укрепить, модернизировать и повысить конкурентноспособность экономик государств-членов Союза на мировом рынке.

Основополагающее значение в достижении интеграционных процессов стран-участниц ЕАЭС имеет топливно-энергетический комплекс (далее – ТЭК), являясь одним из фундаментов функционирования экономик участников Союза посредством владения значительными запасами сырья. ЕАЭС в совокупности обладает 1/5 мировых запасов природного газа и угля; 14,6% мировой добычи нефти; 5,1% мирового производства электроэнергии. В 2017 году странами ЕАЭС было добыто 634,6 млн. тонн нефти, 743,9 млн. тонн газа, 523,1 млн. тонн угля [2, 3, с. 65].

Также Россия является одним из главных рынков сбыта продукции и сырья для стран-участниц ЕАЭС, в том числе и топливно-энергетических

ресурсов, направляемых за пределы международного объединения третьим странам. В 2017 году доля России в общем объеме добытой нефти странами-участницами ЕАЭС составила 86%, газа – 92,8%, угля – 78,4%. В то же время стоимостной показатель экспорта минеральной продукции из России третьим странам определен в размере 84% от общего объема экспорта углеводородной продукции ЕАЭС (экспорт ЕАЭС в 2017 году составил 241 835,4 млн. долл. США) [2].

На данный момент в ЕАЭС реализуются крупные проекты поэтапного формирования общих рынков энергетических ресурсов, в особенности рынков газа, нефти и нефтепродуктов, опирающихся на принятые концепции, программы и международные договоры. Подписание концепций формирования общего рынка газа и общего рынка нефти и нефтепродуктов является важным шагом в достижении международной интеграции, а именно, предоставляет возможность энергетическим компаниям стран-участниц международной интеграции реализовывать поставки газа, нефти и нефтепродуктов без количественных ограничений по рыночным ценам [3, с. 66].

Формирование общих рынков нефти и газа является необходимым этапом в социально-экономическом развитии соответствующих территорий стран-участниц ЕАЭС, а также обеспечении единой конкурентной среды для всех хозяйствующих субъектов государств-членов экономического союза. С 1 января 2025 года при полноценном функционировании общих рынков углеводорода ожидается достижение следующих результатов: обеспечение в полном объеме потребностей национальных экономик с учетом темпов их роста для устойчивого развития всех отраслей экономик государств-участников ЕАЭС; достижение национальной безопасности стран-участниц ЕАЭС; противостояние «скачкам» мировых цен на энергоносители; поддержание курса национальных валют; поддержание объемов золотовалютных резервов; развитие транспортной инфраструктуры; повышение прозрачности ценообразования в отношении нефтегазовых ресурсов; устранение барьеров входа на биржевой товарный рынок нефти и газа хозяйствующим субъектам стран-участник ЕАЭС [3, с. 67].

Одним из условий формирования общих рынков нефти и газа является неприменение в процессе взаимной торговли количественных ограничений и вывозных таможенных или иных пошлин, налогов и сборов. Россия как главный поставщик нефтегазовых ресурсов в страны ЕАЭС в достаточной степени воздействует на местные рынки. Первостепенная роль России, в особенности на рынке углеводорода, сподвигла правительство страны изменить механизм налогообложения участников внутреннего рынка нефти и нефтепродуктов. Так, с 2015 года в отношении российского рынка нефти реализуется ряд мероприятий под общим названием «налоговый маневр», направленных на снижение акцизов на топливо и экспортных пошлин на нефть (с 30% до 0% до 2025 года) с учетом компенсации доходов государственного бюджета за счет увеличения ставок налога на добычу полезных ископаемых (в

2017 году базовая ставка налога была увеличена на 20% относительно показателя 2015 года).

Данная мера призвана достичь следующих результатов: снижение зависимости бюджета от колебания мировых цен на углеводороды; стимулирование модернизации перерабатывающего производства; снижение потерь России в результате реэкспорта нефти и нефтепродуктов Казахстаном и Белоруссией, а также беспошлинных поставок нефтепродуктов в Армению и Киргизию [4, с. 471].

Внедрение данных мер уже повлекло за собой получение как положительного, так и отрицательного эффекта для российской экономики. Учитывая, что федеральный бюджет страны в достаточной степени пополняется за счет торговли энергетическими ресурсами (в 2015-2017 гг. доля нефтегазовых поступлений составила порядка 50%), то падение мировых цен на нефть и ухудшение конъюнктуры мировых рынков в 2015 году повлияло на снижение поступлений в федеральный бюджет нефтяных доходов, администрируемых таможенными органами России в форме вывозных таможенных пошлин на нефть сырую. В то же время общая нагрузка в области пополняемости государственного бюджета «легла на плечи» компаний нефтегазового сектора, что имеет отрицательное влияние не только на уровень их инвестиционной активности, но и рентабельности нефтеперерабатывающего сектора в виду последующего повышения цен на нефть [4, с. 471]. При этом повышение мировых цен на нефть с 2016 года позволило нефтяным компаниям увеличить экспорт топливного ресурса третьим странам в денежном эквиваленте на 27,4% и повысить прибыль на 29,1%, что положительным образом отразилось на доходах бюджета (увеличение поступлений от НДС (нефть) на 43%) [1, 2]. В данном случае внедрение новой системы налогообложения является достаточно сложным и многоплановым процессом, на который по-прежнему могут влиять внешние факторы.

Таможенно-тарифное регулирование в действительности является одним из ключевых элементов участия государств, в том числе России в международной экономической интеграции. В то же время изменение системы вывозных таможенных пошлин, в особенности на нефть и нефтепродукты нуждается в комплексном подходе с учетом проведения оценки макроэкономических последствий предпринимаемых решений, разработки четкой программы развития механизма исчисления пошлин в рамках преобразования всей системы налогообложения газонефтяного комплекса, а также введения льготных ставок вывозных таможенных пошлин в отношении отдельных видов нефти (сверхвязкая нефть).

Особую значимость имеет разрешение вопроса об унификации вывозных таможенных пошлин в ЕАЭС, в особенности формирования механизма распределения вывозных таможенных пошлин (и иных видов пошлин, налогов и сборов), имеющих схожее действие при вывозе товаров за пределы территории ЕАЭС [4, с. 473].

Таким образом, международная экономическая интеграция стран в современных реалиях является необходимой составляющей полноценного функционирования национальных хозяйств данного объединения. Особую значимость для России имеет Евразийский экономический союз, членство в котором несет в себе возможность разрешения не только экономических, но социально-политических вопросов. Топливо-энергетический комплекс играет важную роль в процессе интеграции, являясь фундаментом экономик стран-участниц ЕАЭС. Интеграционные процессы взаимоувязаны с формированием единого экономического пространства в целях свободного перемещения товаров по территории ЕАЭС. Однако при разработке общих правил ведения взаимной торговли существует необходимость использовать комплексный подход в процессе разработки и внедрения новых систем тарифного регулирования и налогообложения, в том числе с учетом особенностей ранее сформированной налоговой, бюджетной, таможенной политики государств-участников ЕАЭС.

***Библиографический список:***

1. Исполнение федерального бюджета РФ // Официальный сайт Министерства финансов РФ. URL: <https://www.minfin.ru/ru/performance/budget/>
2. Статистические отчеты деятельности ЕАЭС // Официальный сайт ЕЭК. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/Pages/default.aspx)
3. Саркисян, Т.С., Создание общих рынков энергетических ресурсов в ЕАЭС: этапы и содержание // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2017. – № 4 – С. 65-69.
4. Хворова, Е. В., Черкасова Е. И., Шайхутдинова Ф. Н., Салахов И. И. Состояние и перспективы развития нефтегазохимического комплекса государств Евразийского экономического союза // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. – 2016. – № 4 – С. 466-474.

**Котенко Е.Д., Лапаева Д.С.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель  
Тен. Ю.П.**

Ростовский филиал Российской таможенной академии, профессор кафедры управления и экономики таможенного дела, доктор философских наук, доцент

### **СОВРЕМЕННАЯ ФОРМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕС – СООБЩЕСТВА И ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ**

Вопрос повышения качества таможенных услуг, создания благоприятных условий для ведения бизнеса, улучшения качества оказываемых услуг участникам внешнеэкономической деятельности актуален при изучении ситуации, складывающейся в настоящее время в области взаимодействия таможенных органов с бизнес-сообществом. Рассмотрена основная роль таможенных органов Российской Федерации в вопросах взаимодействия, которые помогут более эффективно реагировать на регулярные изменения в международном сообществе и на требования государства и бизнес-среды. Раскрыта и обоснована необходимость партнерского сотрудничества и обмена накопленным опытом между таможенными органами разных стран.

Целью является выявление и совершенствование механизмов взаимодействия таможенных органов и бизнес-сообщества.

«Надежная бизнес-среда для экономического развития» - наиболее актуальная тема для таможенного сообщества в 2018 году, по мнению Всемирной таможенной организации. Таможенная служба Российской Федерации, как член Всемирной таможенной организации, в свою очередь, реализует ряд мероприятий, направленных на развитие и поддержание надежной бизнес-среды. Под словом «надежный» в данном случае подразумевается одновременно благоприятная, безопасная, справедливая и устойчивая среда.

В октябре 2017 года в Москве состоялся «Международный таможенный форум – 2017», организованный Федеральной таможенной службой России (ФТС России) и традиционно совмещённый с празднованием Дня таможенника [1].

Участники выставки обсудили главные направления развития ФТС России (рис. 1). В результате изменений таможенные органы и бизнес-сообщество должны выйти на новый уровень взаимодействия. Содействие созданию благоприятных условий для ведения бизнеса в сфере внешнеторговой деятельности и улучшения качества оказываемых услуг населению, безусловно,



будет способствовать расширению возможностей бизнес-среды, в чем заинтересованы не только компании и участники внешнеэкономической деятельности, но и сами таможенные органы.



Рисунок 1. – Основные направления развития ФТС России в 2018-2021 гг.

В данном контексте особую актуальность приобретают вопросы определения приоритетных направлений деятельности самих таможенных органов России в 2018-2021 гг., которые в очередной раз были отмечены Руководителем ФТС В. И. Булавиным. Среди них электронная форма декларирования, автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск товаров [2]. Перед таможенными органами поставлена весьма амбициозная цель: к 2021 году достичь 100% доли автоматически зарегистрированных ДТ и 80% автоматически выпущенных товаров. При этом отметим, что на сегодняшний день автоматический выпуск товаров пока практически не применяется. Исключением является авторегистрация ДТ при заявлении таможенной процедуры экспорта [3].

Ожидается, что реализация данного направления позволит достичь следующих результатов:

- экономия материальных и трудовых ресурсов таможенных органов и участников ВЭД;
- значительное сокращение времени совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств;
- снижение коррупционной составляющей совершения таможенных операций.

На наш взгляд, Федеральной таможенной службе России необходимо придерживаться новой для страны философии таможенного дела, когда государственная администрация не только эффективно взимает налоги с товаров, но и оказывает услуги, исходя из потребностей участников ВЭД, которые получают статус "клиент". Такая переориентация на поддержку внешнеэкономической деятельности создаёт благоприятные условия для участников торговли и способствует увеличению платежей, перечисляемых таможней в федеральный бюджет. Взаимодействие с бизнесом не только необходимо, оно неизбежно. Как минимум ФТС должна стать партнёром отечественного бизнеса.

В целях повышения качества таможенных услуг необходимо практически использовать принципы, определенные в рамочных стандартах обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли. Эти принципы были приняты Всемирной таможенной организацией и одобрены Федеральной таможенной службой Российской Федерации.

Существует несколько прогрессивных моделей таможенной деятельности, работающих по принципу «единого окна»: американская, сингапурская и шведская. Исследования зарубежных экспертов показали, что внедрение этих моделей способствовало росту ВВП этих стран на 20%.

В рамках таможенной службы Соединенных Штатов Америки система «единого окна» имеет свою специфику. На сегодняшний день в США декларирование практически 100% товаров осуществляется в электронной форме и сопровождается полным электронным описанием товара. Около 60% внешнеторговых грузов оформляется на государственной границе Соединенных Штатов Америки, и около 40% товаров очищается внутри страны по желанию участников внешнеэкономической деятельности (получателей груза). Процесс оформления производится таможенными брокерами, имеющими соответствующую лицензию. Сам таможенный контроль полностью автоматизирован и проводится без вмешательства человека, централизованно [4].

В Сингапуре все взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности происходят через уполномоченный государственный орган. В дальнейшем информация направляется в таможенные органы, банковскую и налоговую системы страны, фитосанитарную и ветеринарную службы. Электронное декларирование в этой стране работает на 100%.

Шведская система «единого окна» функционирует по такому же принципу, как и сингапурская. Все сведения, полученные от участника ВЭД, консолидируются через таможенный орган, а затем при необходимости направляются в другие государственные органы, банковскую и налоговую системы, службы фитосанитарного и ветеринарного контроля. Более того, грузоперевозчик вправе отправить грузовую таможенную декларацию при помощи SMS-сообщения [5].

Анализ опыта сотрудничества таможенных органов разных стран с бизнес-сообществом в целях повышения качества своих услуг позволяет сделать вывод о необходимости формирования Федеральной таможенной службой новых подходов к таможенному администрированию.

4 сентября 2018 г. вступил в силу Федеральный закон № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Он пришел на смену ранее действовавшему Закону № 311-ФЗ. Новый документ разработан с учётом норм Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, применяющегося с 1 января 2018 г. Закон, прежде всего, вводит приоритет автоматизированных, электронных технологий над бумажным документооборотом, совершенствует применение механизма «единого окна» и многое другое. Данный документ внес глобальные поправки в принципы взаимодействия бизнес-сообщества и таможенных органов. Удалось выйти на новый уровень, а именно придать этому взаимодействию партнерский характер. Это было достигнуто благодаря внедрению реинжиниринга организационных процессов в управлении таможенным делом («Дорожная карта»), позволяющему гармонизировать таможенные процедуры [6].

Создание благоприятного режима для участников внешнеэкономической деятельности приводит к улучшению работы всех секторов экономики, увеличению поступлений денежных средств в бюджет страны, экономит время и средства бизнес-сообщества, оптимизирует численность государственных служащих [7].

Подводя итог вышесказанному, полагаем возможным сделать вывод, что участие бизнес-сообщества в разработке и реализации государственной политики в области таможенного дела становится не просто одним из главных, а приоритетным направлением развития таможенного дела. Представляется, что его эффективная реализация является залогом успешного решения поставленных сегодня задач, направленных на создание современной высокотехнологичной, транспарентной и эффективной системы таможенного администрирования. Только такая система способна обеспечивать благоприятные условия для развития внешнеэкономической деятельности, улучшения ее качественных параметров, а также максимально полного раскрытия потенциала экономической интеграции в рамках Евразийского экономического союза в интересах ускорения социально-экономического развития Российской Федерации и других государств - членов ЕАЭС.

***Библиографический список:***

1. Официальный сайт ФТС России. URL: <http://www.customs.ru> – Дата доступа: 24 декабря 2017 г.
2. Информационный портал ПРОВЭД: URL: [провэд.рф](http://провэд.рф) – Дата доступа: 24 декабря 2017 г.
3. Худжатов М.Б. Актуальные изменения таможенного законодательства в сфере таможенного декларирования товаров // Маркетинг и логистика. 2017. № 3 (11). С. 117-125.

4. Колобова И.Н., Бойкова М.В. Реинжиниринг в формировании стратегии таможенных органов. Новая наука: от идеи к результату. Часть 1. Международное научное периодическое издание по итогам Международной научно-практической конференции 22 декабря 2016 г.
5. Макрусов В.В., Черных В.А. Управление таможенным делом. М.: Изд-во Троицкий мост, 2012 — 448 с.
6. Распоряжение Правительства РФ от 29.06.2012 №1125-р (ред. от 12.12.2015) «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования»».
7. Федеральный закон от 4 сентября 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Крамаренко А.В., Тынникова Н.А., Цепляева Д.В.**

Российская таможенная академия, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Татаева И.Ю.**

Российская таможенная академия, доцент кафедры управления, к.э.н.

## **ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ НАДНАЦИОНАЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В ЕАЭС**

Вступление в силу Соглашения Всемирной торговой организации (далее – ВТО) об упрощении процедур торговли (далее – СУПТ) 22 февраля 2017 года знаменует собой важную веху в истории ВТО. Это первое многостороннее торговое соглашение, заключенное с момента создания ВТО, с помощью которого можно существенно сократить нормативные и процедурные, временные и стоимостные издержки международной торговли.

В качестве инструмента достижения указанных целей ВТО в рамках СУПТ рассматривает создание национального комитета по упрощению процедур торговли, взамен переговорной группы по упрощению процедур торговли [1, статья 13].

Сокращение издержек при ведении внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД) является неотъемлемой составляющей повышения конкурентоспособности стран, которая подлежит оценке как экономическая категория, связанная с поступлением денежных средств. Таможенное администрирование параллельно данному процессу, и оценка конкурентоспособности стран косвенно свидетельствует и о состоянии таможенной системы как института-регулятора ВЭД.

В настоящее время для оценки позиции страны или интеграционного объединения используют различные международные рейтинги, в которых страны представлены в упорядоченном по какому-либо критерию списке [2].

Для многих стран мира, включая государства-члены Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), позиции в международных рейтингах стали целевыми ориентирами в национальной системе средне- и долгосрочного планирования (в частности, позиции в рейтинге «Ведение бизнеса», Индексе глобальной конкурентоспособности, Индексе человеческого развития, Индексе эффективности логистики и т.д.). Система рейтингов является практическим инструментарием для проведения сопоставительного анализа развития государств-членов ЕАЭС и определения на этой основе сдерживающих факторов и перспективных направлений интеграционного сотрудничества. Анализ позиций государств-членов в международных рейтингах важен также с точки зрения выявления их конкурентных преимуществ в сравнении с ведущими развитыми и развивающимися странами, в масштабе мировой экономики в целом.

Способы оценки широко применяются Всемирным экономическим форумом, основываясь на расчёте двух индексов: микро- и макроуровня экономической конкурентоспособности страны [3].

Согласно данным Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК) в 2017 году ЕАЭС занимает 40 место в рейтинге из 137 экономик. По сравнению с 2016 г. произошёл рост на 4 позиции (с 44 на 40 место), обусловленный изменением позиций Республики Армения (с 79 на 73 место), Кыргызской Республики (с 111 на 102 место) и Российской Федерации (с 43 на 38 место). Лидирующее место среди государств-членов ЕАЭС по Индексу глобальной конкурентоспособности занимает Российская Федерация (38 место), далее – Республика Казахстан (57 место), Республика Армения (73 место) и Кыргызская Республика (102 место) (см. Таблицу 1).

Таблица 1. – Позиции государств-членов ЕАЭС в рейтинге Индекса глобальной конкурентоспособности в 2010 – 2017 гг. (место в рейтинге) [4].

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Количество стран-объектов исследования	139	142	144	148	144	140	138	137
Армения	98	92	82	79	85	82	79	73
Казахстан	72	72	51	50	50	42	53	57
Кыргызстан	121	126	127	121	108	102	111	102
Россия	63	66	67	64	53	45	43	38
ЕАЭС	64	67	66	63	53	45	44	40

По показателям Индекса глобальной конкурентоспособности за 2017 год ЕАЭС занимает наиболее высокие позиции по субиндексам «размер рынка» (11 место), «высшее образование и профессиональная подготовка» (35 место), «инфраструктура» (39 место).

Таблица 2. – Изменение значений Индекса глобальной конкурентоспособности государств-членов ЕАЭС в 2016 – 2017 гг. [5]

Государство-член ЕАЭС	Изменение	Факторы
Армения	Положительное	<p>Рост по субиндексам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «качество институтов» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «инфраструктура» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «здоровье и начальное образование» (+ 0,6 п.)</li> <li>- «эффективность рынка товаров и услуг» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «развитость финансового рынка» (+ 0,2 п.)</li> <li>- «уровень технологического развития» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «размер рынка» (+ 0,1 п.), «конкурентоспособность компании» (+ 0,2 п.)</li> <li>- «инновационный потенциал» (+ 0,1 п.)</li> </ul>
Казахстан	Отрицательное	<p>Снижение по субиндексам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «качество институтов» (- 0,2 п.)</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>- «макроэкономическая стабильность» (- 0,5 п.)</li> <li>- «эффективность рынка товаров и услуг» (- 0,1 п.)</li> <li>- «эффективность рынка труда» (- 0,2 п.)</li> <li>- «развитость финансового рынка» (- 0,2 п.)</li> <li>- «инновационный потенциал» (- 0,2 п.)</li> </ul>
Кыргызстан	Положительное	<p>Рост по субиндексам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «инфраструктура» (+ 0,2 п.)</li> <li>- «макроэкономическая стабильность» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «здоровье и начальное образование» (+ 0,5 п.)</li> <li>- «развитость финансового рынка» (+ 0,2 п.)</li> <li>- «уровень технологического развития» (+ 0,4 п.)</li> <li>- «размер рынка» (+ 0,2 п.)</li> </ul>
Россия	Положительное	<p>Рост по субиндексам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «качество институтов» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «макроэкономическая стабильность» (+ 0,7 п.)</li> <li>- «здоровье и начальное образование» (+ 0,1 п.)</li> <li>- «уровень технологического развития» (+ 0,2 п.)</li> <li>- «конкурентоспособность компании» (+ 0,2 п.)</li> <li>- «инновационный потенциал» (+ 0,1 п.)</li> </ul>

Рассмотрим уровень упрощения процедур торговли в ЕАЭС последующим направлениям:

1) 1.12 «Прозрачность государственной политики»

Показатель характеризует степень доступности информации для бизнеса об изменении государственной политики и влиянии государственного регулирования на его деятельность. Вычисляется агрегированием экспертных оценок.

2) 6.02 «Степень влияния на рынке»

Оценка экономических возможностей анализируемой страны по отношению к мировой экономике, совокупная экспертная оценка макроэкономических показателей.

3) 6.9 «Прозрачность торговых барьеров»

Анализируется степень взаимопонимания бизнеса и государства, выраженная в полноте и своевременности обязательных выплат, а также добросовестности исполнения нетарифных мер регулирования.

4) 6.10 «Торговые тарифы»

Оценивается уровень таможенных платежей, оказывающих влияние на бизнес, относительно уровня других анализируемых стран.

5) 6.12 «Бизнес воздействие на прямые иностранные инвестиции»

Применительно к интеграционному формированию ЕАЭС данный показатель представляет научный интерес, в связи с тем, что в нашем интеграционном объединении принципиально важное место занимает регулирование торговли (в отличие от Европейского союза, образование которого характеризуется исторической обоснованностью и рациональной поэтапностью с опорой на промышленную кооперацию). В связи с этим именно

устойчивость торговли ЕАЭС неоднократно «проверялась на прочность» со стороны иных интеграционных группировок (санкции США и ЕС). Эта специфическая область интересов ЕАЭС заслуживает отдельного внимания, которое уместно проиллюстрировать выводами Доклада Евразийского банка развития 2017г. «Азиатские партнёры наращивают объёмы капиталовложений в страны ЕАЭС» [6]. Это подчёркивает важность интерпретации показателя 6.12, так как он даёт экономическое представление политическим процессам.

#### б) 6.13 «Нагрузка таможенных процедур»

Данный показатель призван охарактеризовать влияние таможенного администрирования на бизнес. Экспертами во внимание принимаются как тарифные, так и нетарифные меры регулирования внешней торговли.

В целях оценки состояния условия упрощения процедур торговли в ЕАЭС могут быть рассмотрены показатели, включающие в себя оценку «таможенной составляющей» регулирования экономики. Результаты по 4 странам, информация о которых была представлена The Global Competitiveness Index, 2017-2018гг, представлены на рисунке 1:

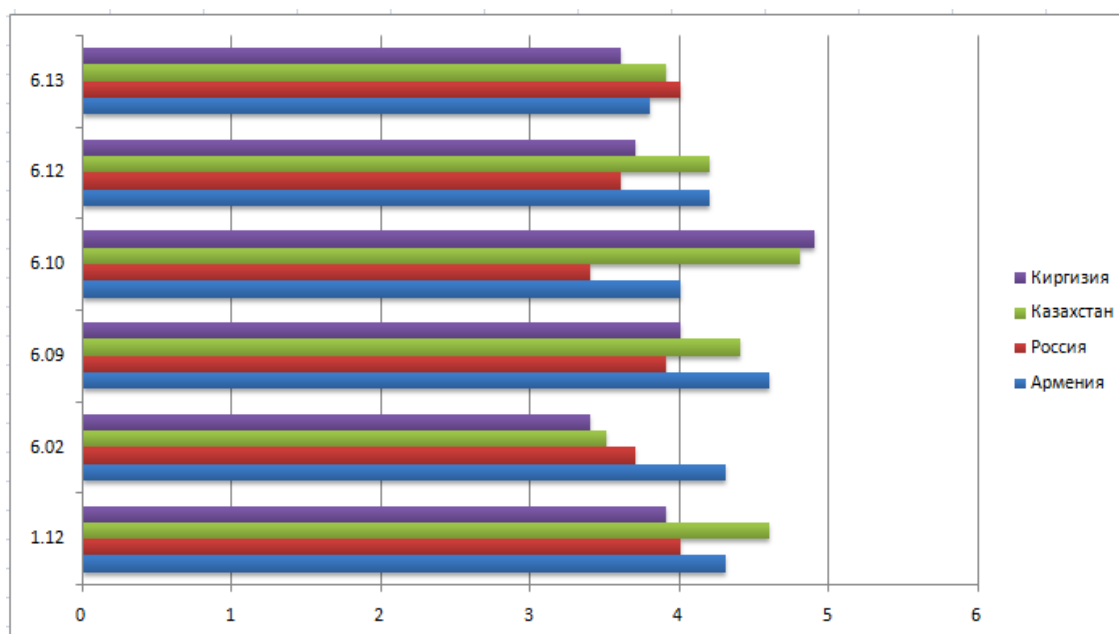


Рисунок 1.– Уровень упрощения процедур торговли в странах ЕАЭС за 2017г.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о приблизительно одинаковом уровне развития государств-членов ЕАЭС: прозрачность государственной политики анализируемых стран находится на высоком уровне, равно как и показатели нагрузки на бизнес от таможенных процедур и эффект от притока иностранных инвестиций. Однако последний показатель в Российской Федерации заметно ниже относительно других стран, что дополняется негативным воздействием таможенных формальностей на бизнес-сектор.

Разработка комплексного подхода к реализации мер, направленных на упрощение процедур торговли призвана мобилизовать имеющиеся административные ресурсы для решения стратегически важных вопросов торговли, которые были сформулированы Всемирной таможенной организацией (далее – ВтамО). Такая повестка была озвучена Кунио Микурия 26 января 2018г в качестве девиза ВтамО: «надёжная бизнес среда для экономического развития» [7].

Создание наднационального комитета по упрощению процедур торговли будет способствовать обеспечению национального форума, имеющего консультативный механизм для упрощения формальностей, процедур и документации, используемых в торговле, транзите, логистике, финансах и других смежных областях. В рамках комитета предполагается предложение нормативных и правовых норм (связанных с торговлей) в практику, формулирование рекомендаций по политике в области будущих инвестиций, связанных с торговлей, обеспечение открытости и доступности торговли, а также поддержка информационного взаимодействия на двустороннем и многостороннем уровне.

Задачами создания наднационального комитета по упрощению процедур торговли могут стать:

- разработка соглашений в части процедур взаимодействия с таможенными органами (например, предварительное информирование с КНР);
- разработка направлений сотрудничества, нормативной и правовой базы для создания ЗСТ и двусторонних/многосторонних соглашений между странами-партнёрами;
- улучшение условий функционирования бизнеса посредством оптимизации взаимодействия международных рынков;
- ведение информационного ресурса по предоставлению статистической информации о торговле, а также о её нормативном и правовом регулировании.

В целях выполнения вышеизложенных задач структура наднационального комитета может выглядеть следующим образом (см. рисунок 2). Наднациональный комитет может быть сформирован из имеющихся у государств-членов ЕАЭС ресурсов таможенной системы при участии правительств.

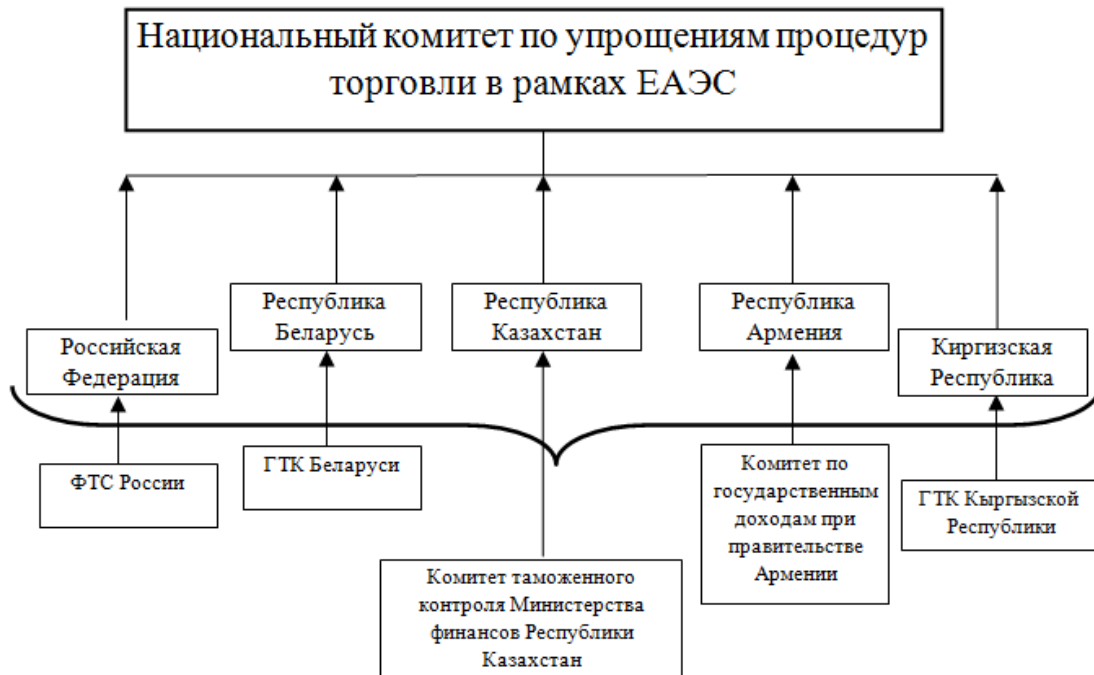


Рисунок 2.– Предложение по организационной структуре наднационального комитета по упрощению процедур торговли на базе ЕЭК

В рамках деятельности наднационального комитета по упрощению процедур торговли целесообразно создание рабочих групп. Работа наднационального комитета в рамках ЕЭК должна быть направлена на обеспечение безопасной поставки товаров, координирование таможенных администраций на наднациональном уровне, взаимное признание результатов таможенного контроля, обмен данными таможенной статистики, совершенствование таможенного администрирования и упрощение процедур торговли для участников ВЭД.

В настоящее время в ЕЭК уже ведется работа по реализации положений СУПТ. Так, в июне 2016 года был подписан Меморандум о взаимопонимании между Евразийской экономической комиссией и ВТамО. Согласно данному документу Стороны сотрудничают по следующим направлениям: совершенствование таможенного законодательства на основе международных стандартов; разработка эффективных и современных стандартов таможенного администрирования; оптимизация и повышение эффективности использования ресурсов таможенных администраций; повышение эффективности таможенного контроля; развитие таможенной инфраструктуры [8].

Представители блока по таможенному сотрудничеству ЕЭК участвуют в заседаниях рабочих групп в качестве наблюдателей, в частности, в таких подразделениях как Политическая комиссия, Постоянный технический комитет, Рабочая группа по электронной торговле, Рабочая группа по Соглашению ВТО об упрощении процедур торговли, Рабочая группа по Рамочным стандартам ВТамО, Административный комитет Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция). Стоит отметить, что в 2018 году наработки ЕАЭС впервые включены в новую редакцию Рамочных стандартов

безопасности и упрощения международной торговли, а именно новые упрощения касательно уполномоченных экономических операторов (УЭО) [9].

Среди возможных направлений работы комитета следует отметить совершенствование транзитной системы, информационного взаимодействия ЕАЭС, а также унификацию правоприменительной практики в части содействия упрощению процедур торговли.

Детальная проработка создания наднационального комитета на настоящее время требует разработки дорожной карты. В области разработки дорожной карты имеется большой опыт проектной деятельности у Агентства стратегических инициатив.

Таким образом, эффективная реализация положений Соглашения по упрощению процедур торговли возможна только при наличии соответствующих институтов и программных документов.

#### **Библиографический список:**

1. Соглашение об упрощении процедур торговли. URL: [http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/AssetPDF/WTO%20Trade%20Facilitation%20Agreement\\_Russian.pdf](http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/AssetPDF/WTO%20Trade%20Facilitation%20Agreement_Russian.pdf) (дата обращения: 29.09.2018).
2. Информационно-справочное издание. к.э.н. Бобылев Г.В., к.э.н. Валиева О.В., д.э.н. Кравченко Н.А., к.т.н. Федоров А.А., к.э.н. Халимова С.Р., Россия в зеркале международных рейтингов, ИЭОПП СО РАН, – 2015. URL: [http://lib.ieie.su/docs/2015/Russia\\_v\\_zerkale.pdf](http://lib.ieie.su/docs/2015/Russia_v_zerkale.pdf) (дата обращения: 29.09.2018).
3. Монография Сергеева, И. Ю., Радукан Н. В. Международная конкурентоспособность стран в условиях глобализации: проблемы таможенного администрирования; Москва: РИО РТА, 2016.
4. Официальный сайт Всемирного экономического форума. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR20172018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (дата обращения: 29.09.2018).
5. Официальный сайт ЕЭК. URL: <http://www.eurasiancommission.org/> (дата обращения: 29.09.2018).
6. Официальный сайт ЕАБР.ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций – 2017. [URL: [https://eabr.org/upload/iblock/252/EDB-Centre\\_2017\\_Report-47\\_FDI-Eurasia\\_RUS\\_1.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/252/EDB-Centre_2017_Report-47_FDI-Eurasia_RUS_1.pdf) (дата обращения: 29.09.2018).
7. Официальный сайт Всемирной таможенной организации: Сообщение от Всемирной Таможенной Организации, Международный День Таможенника 2018. URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/international-customs-day/2018/message-from-the-wco-secretary-general-ru.pdf?db=web> (дата обращения: 29.09.2018).
8. Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 мая 2016 г. № 64 «О проекте Меморандума о взаимопонимании между Евразийской экономической комиссией и Всемирной таможенной организацией». URL: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01410231/clco\\_18052016\\_64](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01410231/clco_18052016_64) (дата обращения: 29.09.2018).
9. Монография Кадыркулов, М. А., Мозер С. В., Липатова Н. Г. Всемирная таможенная организация как современный институт совершенствования таможенного администрирования и упрощения процедур торговли; РТА, Регион. учеб. центр Всемир. тамож. орг. - Москва : РИО РТА, 2017. – 169 с.

**Кузьмичева Р.А., Лебедева А.Ю.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, студенты факультета таможенного дела

**Научный руководитель**

**Коробкова М.Н.**

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии, старший преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля

## **СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБМЕНА В МОРСКИХ ПОРТАХ: РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ**

Одним из наиболее важных стратегических элементов транспортной инфраструктуры является система морских портов Российской Федерации, на которую приходится наибольшая доля грузооборота. Согласно данным Ассоциации морских торговых портов, поток товаров с каждым годом растет и на сегодняшний день составляет 786,97 млн. тонн [2]. В качестве основной проблемы обеспечения максимальной эффективности системы международных перевозок морским транспортом можно выделить отсутствие единой базы с общим доступом к информации как для участников внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), так и для должностных лиц федеральных органов исполнительной власти. Поэтому появилась необходимость создать систему, максимально обеспечивающую кросс-функциональное взаимодействие данных институтов.

В основе данной системы должен лежать механизм, основанный на принципе «единого окна», который бы позволял предоставлять все сведения о соблюдении требований касемо экспортных, импортных и транзитных операций только один раз, в одно место, и тем самым единовременно обеспечивал упрощенный и ускоренный обмен информацией между участниками трансграничного перемещения товаров и грузов [5, с. 32].

Так в 2014 году был внедрен специальный комплекс программных средств КПС «Морской порт». Данный программный продукт призван объединять стивидоров, морских перевозчиков и государственные контрольные органы, информационная платформа должна интегрироваться с информационными системами пограничной службы ФСБ России, Россельхознадзором и Роспотребнадзором. Технология должна предусматривать поэтапное представление сведений о товаре, грузах и судне заинтересованными лицами и перевозчиками на разных стадиях технологического процесса по мере получения информации и подготовки документов. Объектом автоматизации должно являться информационное взаимодействие участников морских перевозок, а также межведомственное информационное взаимодействие таможенных органов ФТС России с иными



государственными контрольными органами и администрацией порта при совершении операций по таможенному контролю и иным видам государственного контроля при прибытии и убытии морских судов и перевозимых ими товаров в морском порту.

Предполагается, что любой из участников может передавать информацию, получать информацию или быть одновременно источником и получателем информации на различных стадиях и в процедурах процесса. КПС «Морской порт» позволяет осуществлять предоставление предварительной информации о товарах и пакета электронных документов и сведений о планируемом прибытии на территорию ЕАЭС морских и речных судов, а также предоставление документов, необходимых при их убытии [3].

Однако цели, которые были поставлены перед данной программой, реализованы не были. На сегодняшний день вся информация, которая поступает через систему, не интегрирована с другими программами. Перевозчики по-прежнему вводят одну и ту же информацию в различные информационные системы: «Модуль регистрации судозаходов» Минтранса, Систему капитана порта (СКАП), в КПС «Морской пункт пропуска» и «Fill Bill» таможенного поста. Более того вместе с этим еще предоставляют бумажный пакет документов, несмотря на то, что основной целью было полностью отказаться от этого. Запланированная обратная связь отсутствует, а информирования о решении таможни по разрешению о прибытии не происходит.

Данное программное обеспечение не удовлетворяет требованиям не только морских перевозчиков, но и стивидоров, декларантов и самих должностных лиц таможенных органов. Декларанту важен принцип единовременного ввода необходимой для целей государственного контроля информации в одно место и получения разрешения на вывоз товара. Однако, КПС «Морской порт» этого не обеспечивает. Разрешительные документы необходимо получать в разных местах, и, как правило, в бумажном виде. Более того, в «единое окно» не удалось даже интегрировать таможенные софты. Отправленная в портал предварительная информация о товаре не отменяет подачи декларации на товары, по которой таможенниками и принимаются основные решения, связанные с проведением контроля, будь то дополнительная проверка, или таможенный досмотр. И даже если подать предварительную декларацию, ее можно использовать в качестве предварительной информации, но только в одностороннем порядке, потому что необходимую для выпуска информацию о выгрузке товара на терминал портал не дает. Работа декларанта с порталом – дополнительная транзакция, не отменяющая, и даже не упрощающая уже существующие.

Для таможенных органов главным преимуществом было бы создание такой системы управления рисками, связанных с прибывающими товарами, которая поможет заранее определиться с необходимыми формами таможенного контроля и ускорить процесс таможенной очистки. На сегодняшний день 40%

ввозимых товарных партий оказываются в зоне риска, а 34% ввозимых товарных партий отправляются на осмотр с применением ИДК. При данном подходе ускорение и упрощении произойти не может [4].

Таким образом, проект портала КПС «Морской порт» с заявленными задачами на практике реализовать не удалось. Упираясь в многочисленные проблемы, которые не смогла решить данная система, рациональным решением будет обратиться к зарубежному опыту.

В настоящее время наиболее качественный информационный обмен в морских портах Европы обеспечивается в Германии. Еще в 1982 году была создана единая структура, объединяющая конкурирующих участников припортового бизнеса, основным принципом действия которой являлось централизованное управление. Главной целью этой системы, которая была названа DAKOSY, было поставлено устранение дисбаланса работы портовых структур за счет введения существенно новых принципов их информационного взаимодействия и, как следствие, их более эффективное функционирование.

На данный момент зона применения DAKOSY вышла за рамки порта Гамбурга; данная информационная система интегрирует аналогичные проекты в портах от Роттердама до Антверпена.

Управленцем является экспедитор, который выстраивает логистическую цепочку из разнородных участников перевозки. Для того, чтобы у экспедитора была возможность зарезервировать на удобное ему время причал и подъездные пути, организовать подачу наземного транспорта или подать заявку на услуги стивидора, в системе DAKOSY был создан особый информационный портал. В настоящее время через него проходит огромный поток информации от пользователей со всего мира, которую обрабатывают более 160 экспедиторских компаний и, пользуясь универсальными EDI-интерфейсами системы, управляют логистическими цепочками, вовлекая в них около 500 транспортных компаний порта. В результате экспедиторы стали управлять грузопотоками на обширной территории. В частности, при невозможности принять груз в одном из шести портов северо-западного побережья Европы, его оперативно перенаправляют в другой с одновременным извещением встречающего груз автомобильного и железнодорожного транспорта.

Основа DAKOSY – это центральная база данных, которая позволяет собирать и обрабатывать информационные потоки между всеми задействованными сторонами. В рамках системы имеются три прикладные программы:

1. HABIS – эксплуатационная информационная система портовой железной дороги, соединяющая системы транспортного сектора морских портов с подобными системами на германской железной дороге. Чтобы информация могла быстро и беспрепятственно циркулировать между клиентами железной дороги (экспедиторы, линейные агенты, судовые агенты) и комплексами по переработке грузов (причальные операторы и т. д.), HABIS

передает информацию в электронном виде обо всем железнодорожном транспорте, входящем и выходящем из порта.

2. GEGIS – информационная система по опасным грузам в порту Гамбург; передвижения опасных грузов фиксируются EDI при помощи GEGIS в соответствии с требованиями по электронной регистрации, содержащимися в Правилах безопасности порта. Уведомление EDI предоставляет точную информацию о времени и местоположении груза и может использоваться для составления точной картины текущего положения.

3. ZAPP – система электронного мониторинга экспортной таможни в безбумажном порту. Она призвана обеспечить всем участникам экспортного процесса – экспортерам, экспедиторам, линейным агентам, судоходным компаниям и причальным операторам – электронную связь с Гамбургской таможней через систему DAKOSY. Представленные в электронном виде экспортные данные оптимизируют таможенный мониторинг и позволяют таможне принять решение по партии груза прямо перед погрузкой, а если возникают сомнения, то вмешаться, не задерживая без надобности движение грузов [1].

Таким образом, необходимо доработать систему «Морской Порт» опираясь на опыт Германии, учитывая особенности нашей экономики. Отличием данной системы должно является то, что она будет информировать все заинтересованные стороны о принятых решениях таможней по разрешению на прибытие. Для совершенствования системы, учитывая особенности функционирования DAKOSY, необходимо разрешить должностным лицам таможенных органов вносить недостающие сведения, интегрировать КПС «Морской порт» с другими информационными системами во избежание повторного ввода данных, наладить обратную связь и уделить отдельное внимание информированию о принятых решениях таможни по разрешению на швартовку, погрузку и перегрузку.

***Библиографический список:***

1. About us // DAKOSY official site. URL: <https://www.dakosy.de>
2. Грузооборот морских портов России за январь – декабрь 2017 г. // Официальный сайт Ассоциации морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com>
3. Коростелев В.Ю. Применение систем классификации, кодирования и электронного обмена данными для внешней торговли // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <http://www.eurasiancommission.org>
4. Романов А. Портал в беспросветное будущее: зачем таможне неработающий «Морской порт» // Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД». URL: <http://провэд.рф>
5. Скиба В.Ю., Стрекалов С.В. Реализация концепции «Единого окна» в Европейском союзе и странах азиатско-тихоокеанского региона: организационный и финансовый аспекты // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. №3 (76). С.32-44.

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I

РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

*Абрамова М.С.*

*Научный руководитель Шаповалова М.А.*

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ  
УПРОЩЕНИЯ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ ..... 4

*Абросимова А.С., Савицкая К.С.*

*Научный руководитель Коляса В.Н.*

ЦЕНТРЫ ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ: ПРЕИМУЩЕСТВА И  
НЕДОСТАТКИ ..... 9

*Аллабергенова А.В.*

*Научный руководитель Афонин Д.Н.*

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ ..... 13

*Антонович К.А.*

*Научный руководитель Куроптев Н.Б.*

СРАВНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ФТС  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ГТК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ..... 17

*Анчугова М.В., Бурсаковский А.И., Сафонова Н.Д.*

*Научный руководитель Ронжина Н.А.*

БОРЬБА ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ С НЕЗАКОННЫМ ОБОРОТОМ  
ОБЪЕКТОВ ДИКОЙ ФЛОРЫ И ФАУНЫ ..... 21

*Анчугова М.В., Сафонова Н.Д.*

*Научный руководитель Ронжина Н.А.*

ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ РАДИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВЭД.. 25

*Афанасьева Н. В.*

*Научный руководитель Александрова Н. С.*

КОРРУПЦИЯ В ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНАХ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ  
ЕЙ..... 29

*Афоница К.Д.*

*Научный руководитель Тюлина О.А.*

РАЗРАБОТКА WEB-СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ  
ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ РИСКА НАРУШЕНИЙ ТАМОЖЕННОГО  
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА..... 33

**Багирова А.Ш.**

**Научный руководитель Раянова Э.Т**

ПРИОРИТЕТ ЭЛЕКТРОННОГО ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ  
И ПРИМЕНЕНИЕ ПИСЬМЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОЛЬКО  
В ОПРЕДЕЛЕННЫХ СЛУЧАЯХ ..... 37

**Байгулова А.С.**

**Научный руководитель: Афонин П.Н.**

РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО  
РЕГИОНА В ХОДЕ СОЗДАНИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ ТАМОЖНИ:  
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ..... 40

**Белова А.О.**

**Научный руководитель Горляков П.Ю.**

РОССИЯ И КИТАЙ: СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО  
ДЕЛА ..... 44

**Богданова Т.Г.**

**Научный руководитель Шишкина О.В.**

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО  
ИНФОРМИРОВАНИЯ В МОРСКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ..... 47

**Бондаренко А.О.**

**Научный руководитель Зубарев С.В.**

ОРГАНИЗАЦИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПОСЛЕ ВЫПУСКА  
ТОВАРОВ В ГОСУДАРСТВАХ-ЧЛЕНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ..... 52

**Брагин А.П.**

**Научный руководитель Афонин Д.Н.**

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ  
РАДИОИЗОТОПНЫХ МЕТОК ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ  
ЕАЭС..... 57

**Будкин В.О.**

**Научный руководитель Кортаева Н. С.**

ТАМОЖЕННАЯ ЗАЩИТА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ ... 61

**Букавнёва Н. И.**

**Научный руководитель Морозова О. В.**

РЕАЛИЗАЦИЯ МЕХАНИЗМА «ЕДИНОГО ОКНА» В СФЕРЕ  
ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА В ЕАЭС ..... 65

**Василенко Ю.С.**

**Научный руководитель Ворона А.А.**

ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ  
В СИСТЕМУ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ КАК СПОСОБ  
УСКОРЕНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ТРАНЗИТА ..... 70

**Воеводина Е.Ю.**

**Научный руководитель Афонин Д.Н.**

ПРОБЛЕМЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ И ВЫЯВЛЕНИЯ ВОЗМОЖНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПЕРЕМЕЩЕНИЕМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС ГРУППЫ 59 ТН ВЭД..... 76

**Воронин Д.Г.**

**Научный руководитель Боброва О.Г.**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ТРУДНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ АНАЛИЗА ДАННЫХ ПассажиРОВ API/PNR НА АВИАЦИОННОМ ТРАНСПОРТЕ..... 81

**Габдрахманова А.М., Дулатова А.А.**

**Научный руководитель Шаповалова М.А.**

ПРИМЕНЕНИЕ ЦИФРОВЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ: «ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ УЧАСТНИКА ВЭД» ..... 85

**Газзаева М.А., Дейнега Е.Д.**

**Научный руководитель Шевчук П.С.**

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ ..... 91

**Галицына А.М.**

**Научный руководитель Иванец Г.И.**

ДИНАМИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА..... 95

**Гальцова Д. А., Демирова З. З.**

**Научный руководитель Антипова Л.Г.**

К ВОПРОСУ НЕОБХОДИМОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС ..... 99

**Грибенко А.А.**

МЕСТО, РОЛЬ И ПРОБЛЕМА МАРКЕТИНГА В СФЕРЕ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ..... 103

**Грошева К.В.**

**Научный руководитель Касторский Г.Л.**

ПРОЦЕСС ДЕТЕРМИНАЦИИ КОНТРАБАНДЫ АЛКОГОЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ И ТАБАЧНЫХ ИЗДЕЛИЙ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ ..... 107

**Гуменюк А.О., Хмелева Д.А.**

**Научный руководитель Слепкова О.А.**

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ «TAX FREE» В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ..... 110



**Демьянова Ю.С.**

**Научный руководитель Кулешов А.В.**

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ  
ТОВАРОВ, ПОМЕЩЕННЫХ ПОД ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ  
ЭКСПОРТА..... 116

**Дубровина Д.С.**

**Научный руководитель Коробкова М.Н.**

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ  
МАРКИРОВАНИЯ ТОВАРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ..... 125

**Емельянова Д.С.**

**Научный руководитель Куроптев Н.Б.**

АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ СЛУЖБЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2020г..... 130

**Ефимова Я.С.**

**Научный руководитель Контева Л.А.**

ПРИНЦИП «ЕДИНОГО ОКНА» В РЕАЛИЗАЦИИ МАРКЕТИНГА  
ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ ..... 135

**Задорожная П.В.**

**Научный руководитель Ворона А.А.**

ТРАНЗИТНЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ, ОФОРМЛЕННЫЕ В ЭЛЕКТРОННОМ  
ВИДЕ ..... 141

**Замурко А.А.**

**Научный руководитель Коляса В.Н.**

НОВЫЕ АСПЕКТЫ КОНТРОЛЯ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ..... 145

**Марченкова В.И.**

**Научный руководитель Захаренко Т.А.**

К ВОПРОСУ О КЛАССИФИКАЦИИ МЯСА И МЯСНЫХ  
СУБПРОДУКТОВ ПО ТН ВЭД ЕАЭС ..... 152

**Зиманова М.А., Красикова С.Б.**

**Научный руководитель Борисова Е.М.**

ТАМОЖЕННАЯ СТОИМОСТЬ И ПРОБЛЕМА ЕЁ КОНТРОЛЯ  
ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ..... 156

**Иванникова А.А.**

**Научный руководитель Коробкова М.Н.**

РЕЗУЛЬТАТЫ ВНЕДРЕНИЯ КПС «ПОРТАЛ МОРСКОЙ ПОРТ»  
В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ТАМОЖЕННОМ УПРАВЛЕНИИ ..... 160

**Иванова П.А., Ситникова Л.Р.**

**Научный руководитель Борисова Е.М.**

К ВОПРОСУ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ ..... 166

**Иванова П.А.**

**Научный руководитель Афонин П.Н.**

РАЗВИТИЕ СУБЪЕКТНО-ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО ПОДХОДА К  
КАТЕГОРИРОВАНИЮ ОБЪЕКТОВ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ..... 169

**Иванова Ю.Ю., Лесниченко А.С., Яхяева Р.Н.**

**Научный руководитель Ронжина Н.А.**

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОЙ  
ПРОЦЕДУРЫ СВОБОДНОГО СКЛАДА..... 173

**Иванова Ю.Ю.**

**Научный руководитель Савенко М.А.**

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЖИВЫХ ЖИВОТНЫХ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ  
ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА..... 179

**Игнатьева А.С.**

**Научный руководитель Симонова Ю. Б.**

ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО В РОССИИ КАК ОБЪЕКТ УПРАВЛЕНИЯ ..... 183

**Калиниченко П.А., Патров С.Р.**

**Научный руководитель Терентьев Р.В.**

НОВАЦИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕГО  
ДЕКЛАРИРОВАНИЕ ТОВАРОВ..... 187

**Караева А.Р., Чуднова П.В.**

**Научный руководитель Коробкова М.Н.**

НОВЕЛЛЫ ИНСТИТУТА УПОЛНОМОЧЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
ОПЕРАТОРА В КОНТЕКСТЕ ТАМОЖЕННОГО КОДЕКСА  
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА..... 191

**Карасева А.С.**

**Научный руководитель Коробкова М.Н.**

ТАМОЖЕННАЯ СТОИМОСТЬ: ПОРЯДОК ЗАЯВЛЕНИЯ И  
ТЕХНОЛОГИИ КОНТРОЛЯ ..... 197

**Карпинская А.В.**

**Научный руководитель Зыков А.А.**

ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ НА ОБЪЕКТЫ  
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА ПРИМЕРЕ  
ТОВАРНОГО ЗНАКА FIFA WORLD CUP ..... 206

**Карпова В.В., Юрьева И.Г.**

**Научный руководитель Зыков А.А.**

СОЗДАНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ:  
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ФТС РОССИИ И УЧАСТНИКОВ ВЭД..... 211

**Кирилевич А.В., Колегова А.Я.**

**Научный руководитель Шевчук П.С.**

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РЕНТГЕНОВСКИХ ИЗОБРАЖЕНИЙ,  
ПОЛУЧЕННЫХ С ПРИМЕНЕНИЕМ РОССИЙСКИХ ИНСПЕКЦИОННО-  
ДОСМОТРОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ..... 215

**Колесникова Е.И., Никитина В.С.**

**Научный руководитель Коробкова М.Н.**

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА И ФОРМИРОВАНИЕ  
ЕДИНОЙ ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ ЕАЭС ..... 220

**Коротченко А.Г.**

**Научный руководитель Петрова И.Н.**

АНАЛИЗ НАРУШЕНИЙ ТАМОЖЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА,  
СВЯЗАННЫХ С КЛАССИФИКАЦИЕЙ ТОВАРОВ ПО ТН ВЭД ЕАЭС ..... 227

**Костяева М. М.**

**Научный руководитель Подольнец Л. А.**

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ  
ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО НЕФТЕГАЗОВОГО РЫНКА  
СТРАН-УЧАСТНИЦ ЕАЭС ..... 232

**Котенко Е.Д., Лапаева Д.С.**

**Научный руководитель Тен. Ю.П.**

СОВРЕМЕННАЯ ФОРМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕС – СООБЩЕСТВА  
И ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА  
ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ ..... 236

**Крамаренко А.В., Тынникова Н.А., Цепляева Д.В.**

**Научный руководитель Татаева И.Ю.**

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ НАДНАЦИОНАЛЬНОГО КОМИТЕТА  
ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ В ЕАЭС ..... 241

**Кузьмичева Р.А., Лебедева А.Ю.**

**Научный руководитель Коробкова М.Н.**

СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБМЕНА В МОРСКИХ ПОРТАХ:  
РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ..... 248

Научное издание

**ТАМОЖЕННЫЕ ЧТЕНИЯ – 2018**

ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ ЕАЭС  
ВЗГЛЯД МОЛОДЫХ ЛИДЕРОВ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

Всероссийской молодежной научно-практической конференции

ТОМ I

*Материалы опубликованы в авторской редакции*

Ответственный редактор Максимов Ю.А.

Редактор Ворона А.А.

Верстка Пасат В.А.

Подписано в печать 15.11.2018

Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная. 14,8 Печ. л.

Тираж 500 экз.

Подготовлено к печати научно-исследовательским отделом  
и отпечатано редакционно-издательским отделением  
Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала  
Российской таможенной академии  
Санкт-Петербург, ул. Софийская, д. 52 «А»