


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 В.В. Ульянова
«25» июня 2021 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенный контроль морских судов в РФ: проблемы государственного регулирования и реализации

Исполнитель
студент группы 737-узс



И.П. Ташогло

Руководитель
доцент, к.т.н.



С.В. Феокистов

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
доцент, к.т.н.



В.З. Григорьева

Благовещенск 2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова

« 01 » 02 2021 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента

Машоно Иван Петрович

1. Тема дипломной работы

(проекта) Машоно Иван Петрович
Проблемы государственного регулирования
реализации

(утверждено приказом от 25.01.2021 № 103-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 17.06.2021 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

Научные статьи, учебные пособия, электронные
ресурсы

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке

вопросов): Особенности процедур таможенного оформления
судов Рибонкомского флота, таможенного
контроля на морском транспорте

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,

программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.)
Экраны, рисунки, выписки

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним

разделов)

7. Дата выдачи задания 01.02.2021

Руководитель дипломной работы (проекта) 01.02.2021 г.

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Фроктистов Сергей Владимирович, к.т.н., доцент кафедры
PSI №217

Задание принял к исполнению (дата) 01.02.2021 г.

Машоно Иван Петрович
(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 78 с., 7 рисунков, 64 источника.

ТАМОЖЕННЫЕ ОРГАНЫ, ТАМОЖНЯ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ, ЕАЭС

Целью дипломной работы является исследование таможенного регулирования таможенных процедур при перемещении товаров, работ, услуг морским транспортом.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- описать таможенную юрисдикцию Российской Федерации в морских пространствах;
- представить нормативно-правовую базу помещения под таможенные процедуры, связанные с морскими перевозками;
- определить особенности таможенных процедур на морском транспорте;
- определить особенности процедур таможенного оформления судов рыбопромыслового флота;
- описать особенности процедур таможенного контроля на морском транспорте;
- разработать перспективные направления совершенствования таможенных процедур на морском транспорте.

Объектом исследования являются меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза товаров морским транспортом на территорию РФ.

Предмет исследования – процесс совершения таможенных процедур при перемещении товаров через таможенную границу морским путем.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Таможенное регулирование перемещения морских судов и грузов через таможенную границу	7
1.1 Таможенная юрисдикция Российской Федерации в морских пространствах	7
1.2 Влияние правового режима морских пространств на таможенные процедуры	11
1.3 Нормативно-правовая база помещения под таможенные процедуры, связанные с морскими перевозками	18
2 Особенности таможенных процедур на морском транспорте	30
2.1 Особенности процедур таможенного оформления на морском транспорте	30
2.2 Особенности процедур таможенного оформления судов рыбопромыслового флота	36
2.3 Особенности процедур таможенного контроля на морском транспорте	40
2.4 Перспективные направления совершенствования таможенных процедур на морском транспорте	48
3 Совершенствование таможенного регулирования морского транспорта	53
3.1 Проблемы перемещения грузов морским путем через таможенную границу ЕАЭС	53
3.2 Совершенствование таможенного регулирования морского транспорта посредством новых технологий	58
Заключение	65
Библиографический список	69

ВВЕДЕНИЕ

Преобразования таможенных пространств, связанные с увеличением стран-участниц ЕАЭС, изменения нормативно-правового регулирования таможенной деятельности повлияли на важную экономическую составляющую – внешнеторговую деятельность государства.

Таможенное регулирование пассажиропотоков и грузопотоков разнообразно. Формы регулирования зависят от множества факторов. Так, например, разнообразны методы и способы таможенного контроля для перевозок груза сухопутным путем или морским или речным транспортном. Также отличаются способы контроля перевозок воздушным транспортом.

Морские перевозки занимают значительную долю всех грузовых и пассажирских потоков. От организации таможенного контроля зависят многие показатели внешнеторговой деятельности государства.

Современные морские порты являются крупнейшим транспортным узлом, соединяющим различные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный и т.д. В последние годы объемы перевалки грузов операторами морских терминалов стабильно растут. Таможенные посты в морских портах Российской Федерации имеют официальный статус пограничных постов и могут осуществлять комплексное таможенное оформление товаров. Поэтому в ближайшее время доля морских перевозок в зарубежных грузоперевозках будет только увеличиваться.

Целью дипломной работы является исследование таможенного регулирования таможенных процедур при перемещении товаров, работ, услуг морским транспортом.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- описать таможенную юрисдикцию Российской Федерации в морских пространствах;
- описать влияние правового режима морских пространств на таможенные процедуры;

- представить нормативно-правовую базу помещения под таможенные процедуры, связанные с морскими перевозками;
- определить особенности таможенных процедур на морском транспорте;
- определить особенности процедур таможенного оформления судов рыбопромыслового флота;
- описать особенности процедур таможенного контроля на морском транспорте;
- разработать перспективные направления совершенствования таможенных процедур на морском транспорте;
- разработать рекомендации по совершенствованию таможенного регулирования морского транспорта.

Объектом исследования являются меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза товаров морским транспортом на территорию РФ.

Предмет исследования – процесс совершения таможенных процедур при перемещении товаров через таможенную границу морским путем.

Информационную основу работы составили федеральные законы, нормативно-правовые акты Евразийского экономического союза и федеральной таможенной службы.

1 ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ МОРСКИХ СУДОВ И ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ

1.1 Таможенная юрисдикция Российской Федерации в морских пространствах

Регулирование отношений в морском пространстве разделяется на два режима:

1) режим внутреннего пространства мирового океана, включающий толщу воды и недра, подразумевающий регулирование в большей степени использование водных ресурсов;

2) режим надводного пространства, функционирование которого обеспечивает различные виды судоходства, рыболовство, охрану окружающей среды¹.

В регулировании морских перевозок большое значение имеет статус любого судна. При определении статуса судна учитываются обязательные условия:

- функциональное назначение этого судна;
- режим работы судна;
- состояние вод, где находится судно.

Функциональное назначение судна может быть различное:

- торговое судно;
- пассажирское судно;
- военное судно;
- и т.д.

Режим работы судна – это время его пребывания в порту, нахождения в плавании и т.д.

Под состоянием вод подразумевается статус водного морского пространства (принадлежность к государству), который определяет

¹ Витюк, В. В. Методы таможенного регулирования // Таможенная политики России на Дальнем Востоке. 2019. - № 2. - С. 50-62.

принадлежность судна к какому-либо государству.

В этой связи территории морского пространства делятся на основные категории:

- внутренние морские воды;
- территориальные воды (или территориальное море);
- открытое море;
- исключительные экономические зоны.
- воды международных каналов и проливов;
- прилежащие территории и рыболовные зоны.

Так, под морским таможенным пространством понимается совокупность перечисленных выше категорий территорий, где взаимодействуют нормы международного права и национального права, при этом режим национального права сохраняет свою независимость.

Целью организации морского таможенного пространства является регулирование и обеспечение средств правового воздействия на территории морского пространства при пересечении объектами границ национальных территорий².

Для анализа эффективности функционирования этого комплексного транспортного звена необходимо определить понятие «порт» прежде всего с юридической стороны.

Обычно в экономической и юридической литературе под понятием порт понимают участок суши и часть акватории моря или реки, обустроенные для приема судов, выполнения операций по их загрузке/выгрузке, хранения грузов, доставленных этими судами или другими видами транспорта, получения и передачи этих грузов от операторов внутреннего транспорта и обеспечения деятельности предприятий, технологически и по товарообороту связанных с морскими или речными перевозками.

На территории таможенного морского пространства действуют и

² Датаяшева, А. М., Мусаева К. К. Таможенный контроль : учеб.-практ. пособ. Махачкала, 2019. С. 94.

международно-правовые режимы и административно-правовые режимы государств, которые в первую очередь связаны с регулированием охраны государственной границы.

Режимы, которые присутствуют во всех видах морских пространств следующие:

- режим границы;
- режим в пункте пропуска через границу;
- полномочия войск ПВО ВМФ и пограничных войск.

Содержание таможенной юрисдикции определяется по схеме:

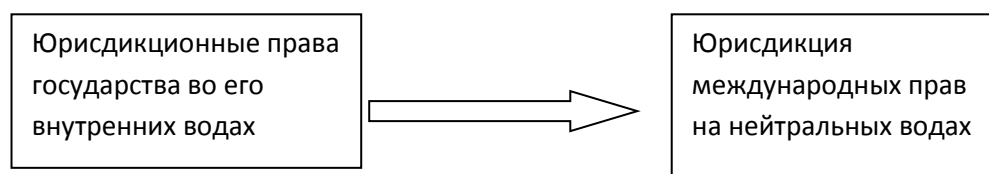


Рисунок 1 – Переход таможенной юрисдикции морских пространств

Таким образом, переход от национальной юрисдикции в международную – основа взаимодействия в морском таможенном регулировании³.

В международном праве под государственной территорией понимают часть земного шара, которая является национальным достоянием народа, включая в себя сушу с ее недрами, воду и воздушное пространство над ними, и которая полностью находится под суверенитетом государства. Это положение является одним из общепризнанных принципов международного права, исключения из принципа суверенитета государства над своей территорией допускаются только с его согласия. Согласно ст. 4 Конституции России суверенитет Российской Федерации распространяется на всю его территорию. При этом следует учитывать, что суверенитет прибрежного государства в территориальном море осуществляется с учетом норм

³ Гупанова, Ю. Е. Методологические и методические основы управления качеством таможенных услуг в условиях неопределенности и риска: монография. М.: Российская таможенная академия, 2018. – С. 164.

международного права. Согласно положениям п. 3 ст. 2 Конвенции ООН 1982 г. «суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением настоящей Конвенции и других норм международного права». Данные положения в первую очередь относятся к праву мирного прохода, широко признанного в законодательной практике государств.

В пределах своей территории государство осуществляет верховенство, которое называется территориальным и является составной частью суверенитета государства. Территориальное верховенство включает в себя и юрисдикцию государства, то есть проявление законодательной, исполнительной и судебной власти в полном объеме на всей территории страны, а за ее пределами (экстерриториальная юрисдикция) она носит строго целевой и ограниченный по объему характер. В данном случае используется понятие «юрисдикция» в широком смысле. В строгом смысле слова «юрисдикция» означает полномочия органов и должностных лиц государства давать правовую оценку фактам, разрешать споры о праве, рассматривать правовые вопросы.⁴

Содержание таможенной юрисдикции Российской Федерации составляют:

- исключительное право Российской Федерации осуществлять законодательное регулирование в сфере таможенного дела (согласно п. «ж» ст.71 Конституции Российской Федерации таможенное регулирование находится в ведении Российской Федерации).

- исключительное право Российской Федерации по наделению федеральных органов государственной власти функцией по реализации таможенного дела в Российской Федерации (Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли; ФТС России).

⁴ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

1.2 Влияние правового режима морских пространств на таможенные процедуры

Таможенные процедуры во времени образуют этапы таможенного процесса, при последовательном прохождении которых участники внешнеэкономической деятельности достигают главной цели перемещения груза или товара.

В целях таможенно-тарифного регулирования морского транспорта можно выделить некоторые особенности применения таможенных процедур:

- обязательным участником таможенных процедур является таможенный орган, уполномоченный на выполнение данных функций, участник внешнеторговой деятельности, который совершает перемещение тех или иных товаров;

- эффективность применения таможенных процедур в строгом соответствии получаемого результата правилам законности;

- таможенная процедура и ее применение позволяет определить статус товаров и транспортных средств, необходимый в целях перемещения через таможенную границу Евразийского экономического союза;

- организация безопасности выполнения таможенных процедур обеспечивается принудительными законными мерами;

- завершается таможенная процедура в соответствии с установленными нормами таможенного законодательства и является основанием для перехода на следующий этап таможенного процесса в рамках соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования.⁵

Значение и проведение таможенных процедур тесно связано с понятием таможенного контроля. Именно действие таможенных процедур образует определенным образом конкретные этапы или стадии таможенного процесса, при которых декларант последовательно проходит данные этапы таможенного контроля, постепенно достигая своей цели перемещения груза. Государство, в свою очередь, выполняет другие цели и задачи в части

⁵ Чернявский, А. Г. Таможенное право: учебник. М.: ЮСТИЦИЯ, 2016. – С. 556.

законности такого перемещения грузов и их тарифного обложения. Из этого следует, что каждая сторона таможенного процесса как государство или государственные органы так и декларант или иное уполномоченное лицо, при выполнении одних и тех же этапов таможенного процесса (процедур) достигают поставленных целей.⁶

Таможенные процедуры относятся к одному из элементов системы таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности, поэтому их важность для таможенного регулирования значительна.

Таможенным кодексом Евразийского экономического союза установлен перечень таможенных процедур отражённый на рисунке 1:



Рисунок 2 - Виды таможенных процедур

⁶ Витюк, В. В. Методы таможенного регулирования // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2019. - № 2. - С. 50-62.

Итак, таможенная процедура заключается в порядке использования и распоряжения товарами как на таможенной территории Евразийского экономического союза, так и вне таможенной территории, то есть за ее пределами, зависящая от целей перемещения через таможенную границу и устанавливающая режим уплаты таможенных платежей и применения запретов или ограничений на ввоз и вывоз конкретных товаров.

Порядок организации и проведения таможенного контроля должностными лицами таможенных органов в морских пунктах пропуска Российской Федерации утвержден Приказом Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 19 июля 2013 года № 1349»Об утверждении должностных лиц таможенных органов при проведении таможенного контроля.

Планируется, что к 2030 года Федеральная таможенная служба обеспечит полномасштабную цифровизацию деятельности таможенных органов, что указывается в

Стратегии развития таможенной службы. Уже в 2020 году доля таможенных операций, которые совершаются автоматически, составила 25%, в 2024 году доля таких операций достигнет показателя 50%, а уже к 2030 году - 100%.⁷

Вообще автоматизация таможенных процедур - это использование коммуникационных и информационных технологий для выполнения задач таможенными органами. Автоматизация, как правило, открывает новые возможности перед таможенными органами в виде обработки деклараций до прибытия грузов на границу и автоматизированный выпуск товаров при наличии гарантий и обеспечения.

Следует также выделить приоритетные задачи применения таможенных процедур при морских перевозках в ближайшей перспективе, таковыми являются следующие:

⁷ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

- 1) обязательное выполнение установленных контрольных показателей эффективности деятельности структур таможенных органов;
- 2) на этапе таможенного контроля и на этапе пост контроля повышение результативности, бюджетной эффективности и качества проводимых таможенных операций;
- 3) снижение количества нарушений таможенного законодательства;
- 4) повышение персональной ответственности должностных лиц таможенных органов при определенных нарушениях требований действующего законодательства;
- 5) проведение качественных операций в рамках автоматизированных таможенных процедур;
- 6) дальнейшее совершенствование и развитие системы таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности;
- 7) безусловное выполнение всех задач и мероприятий, поставленных перед таможенными органами Российской Федерации.⁸

Таможенные органы осуществляют обязательное взаимодействие органов государственного контроля карантинного фитосанитарного, карантинно-гигиенического, ветеринарного контроля (надзора), пограничного контроля, а также управления портами.

Для регистрации товаров организация портов, таможенных и пограничных служб координирует технические планы по регистрации, контролю и обработке судов и грузового транспорта. Технические программы таможенного и других видов контроля представляют собой письменные и графические документы, отражающие процедуры таможенного и пограничного оформления всех служб. Необходимость разработки разнообразных технических решений обусловлена особенностями оформления документов при таможенном оформлении и контроле в конкретных пограничных портах. В соответствии с Приказом Министерства

⁸ Гупанова, Ю. Е. Методологические и методические основы управления качеством таможенных услуг в условиях неопределенности и риска: монография. М.: Российская таможенная академия, 2018. – С. 164.

транспорта Российской Федерации от 22.12.2009 № 22, существует общий демонстрационный план осуществления государственного контроля. В части утверждения типового плана пересечения государственной границы Российской Федерации организациями лиц, транспортных средств, товаров, товаров и животных в морских и речных (озерных) пунктах пропуска» план определяет порядок действий органов государственного контроля при контроле лиц, транспортных средств, товаров, товаров и животных, прибывающих на территорию Российской Федерации, а также порядок действий судов государственного контроля, экипажа, товаров, товаров и животных на борту судна.

Важно отметить, что все операции, связанные с обеспечением стоянки судна под таможенным контролем, осуществляются с разрешения таможенных органов и Пограничной службы (за исключением форс-мажорных обстоятельств). Кроме того, таможенное оформление судов осуществляется круглосуточно, в том числе в выходные и праздничные дни, до тех пор, пока судно готово и в соответствии с приоритетными процедурами, согласованными между портовыми властями и таможенными органами.⁹

После прибытия судна на таможенную территорию зоны таможенного контроля должностное лицо таможни получает от перевозчика документы и сведения, предусмотренные статьей 89 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Таможенный контроль может осуществляться на борту и подготавливаться комитетами различных национальных контрольных органов или без участия должностных лиц на борту. Таможенный контроль судна может осуществляться без направления на судно должностных лиц при условии принятия руководителем таможенного органа такого решения на основании следующих условий:¹⁰

⁹ Макрусев, В.В. Вопросы развития теории таможенного сервиса: регулятивный и управленческий аспекты // Экономика и предпринимательство. 2020. - № 2(91). – С. 257.

¹⁰ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

- Предварительная информация представляется в таможенные органы, в том числе в соответствии со статьей 11 Таможенного кодекса ЕАЭС,

- Документы, предусмотренные пунктом 1 (2) статьи 89 настоящего Закона, представляются перевозчиком;

- Нет необходимости применять меры по минимизации рисков, установленные в системе управления рисками (если система управления рисками не предусматривает применение мер по минимизации рисков непосредственно на борту судна и на грузах, перевозимых на борту судна.);

- Табак на борту судна отсутствуют табачные изделия и алкогольные напитки (за исключением табачных изделий и алкогольных напитков, которые судно будет потреблять на борту во время своего пребывания в порту, а также табачные изделия и алкогольные напитки, потребляемые на борту в соответствии с правилами капитана), оружие, боеприпасы, боеприпасы и их части и принадлежности, взрывчатые вещества и взрывные устройства (далее-оружие и боеприпасы), наркотики, содержащие наркотические средства, сильные яды, психотропные вещества и токсичные вещества (далее-оружие и боеприпасы). - Медикаменты (за исключением тех, которые находятся в судовой аптечке первой помощи или в безопасности капитана судна), груз не предназначен для разгрузки в этом порту;

- Имеется информация об отсутствии груза экипажем на борту судна и обязательная письменная декларация в установленном порядке, либо имеется постоянное пребывание всех членов экипажа на борту судна во время его швартовки в порту, либо имеется специально установленное место для таможенного досмотра (досмотра) перемещения груза пассажирами и экипажем судна.¹¹

Однако, если будет принято решение о проведении государственного контроля за судном, формируется комитет, в который входят должностные лица таможенных, пограничных, санитарно-карантинных и других ведомств.

¹¹ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

После того, как капитан исследовал и осмотрел весь экипаж, медицинский офицер первым поднялся на борт корабля, и если не было обнаружено никаких признаков инфекционного заболевания, остальные члены комитета были доставлены на корабль.

Кроме того, после контроля, проведенного Комиссией, товары выгружаются (выгружаются) на борт судна в специально отведенном месте на территории порта, с разрешения начальника таможни. Пометкой «Разрешить разгрузку» в декларации о грузе (судовом манифесте) и указанием» к (в) документу №.1 Получите разрешение на удаление. За исключением перевозки грузов. И этого не произошло..»(В случае, когда идентификация товаров запрещена к ввозу на таможенную территорию, а в случае, когда ввоз товаров на таможенную территорию ограничен, перевозчик не предоставляет необходимых разрешений), сотрудники таможенного органа осуществляют контроль товаров по результатам проведенных операций, должностное лицо таможенного органа должно составить акт таможенного досмотра в двух экземплярах.

Таможенный контроль товаров и транспортных средств, прибывающих в порт, осуществляется сотрудниками таможни, в случае судов копия общего заявления помечается «прибытие судна», копия декларации на товары (список судов), выгрузка почты в порту союза, все штампы и знаки проставляются с индивидуальным номером (далее-ЛНП). Кроме того, после завершения таможенных операций и таможенного контроля судна таможенник возвращает перевозчику комплект представленных документов (по одному экземпляру), содержащий маркировку таможенного поста.¹²

Таким образом, можно сделать вывод, что таможенный контроль товаров и транспортных средств, перевозимых морским транспортом, имеет свои особенности. Важно понимать, что общая программа таможенного контроля одинакова для всех видов транспорта, но в связи со спецификой

¹² Макрусев, В.В. Вопросы развития теории таможенного сервиса: регулятивный и управленческий аспекты // Экономика и предпринимательство. 2020. - № 2(91). – С. 214.

негабаритных грузов, транспортными характеристиками и морскими правилами таможенный контроль морских грузов с каждым годом совершенствуется, не менее важно ускорить и сократить временные и финансовые затраты участников внешнеэкономической деятельности и таможенных органов.

1.3 Нормативно-правовая база помещения под таможенные процедуры, связанные с морскими перевозками

При этом существенную роль в регуляции такого рода отношений играют нормы, унифицированные по своей природе, как обычного, так и договорного происхождения. Это объясняется тем, что мореплавание имеет всегда международный характер, поскольку торговые пути издавна связывали между собой разные страны и континенты. По сути, вся история торгового мореплавания — это история становления единообразных правил поведения участников перевозочного процесса, начиная с Родосских морских законов, Олеронских свитков, *Consolato del mare*, сборников Фламандского права, законов Висби и других источников.

Неоспоримым является факт, что древнейшим среди источников морского права является обычай, поскольку именно с помощью такого источника можно гибко реагировать на специфические особенности данной сферы деятельности.

В юридической науке отмечается, что процесс формирования такого источника, как обычай, является сложным и продолжительным, поскольку в его основе лежит цепочка многократных повторений фактических отношений. Но, появившись, обычай может рассчитывать на долгую и продолжительную жизнь и, несмотря на свою консервативность, на переход «по наследству» другим поколениям регуляторов общественных отношений.¹³

Классическим примером международного кодифицированного обычая являются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии. Этот обычай санк-

¹³ Датаяшева, А. М., Мусаева К. К. Таможенный контроль : учеб.-практ. пособ. Махачкала, 2019. - С. 94.

ционирован государством. В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации¹⁴ (п. 2 ст. 285) имеется прямая ссылка на применение этих правил при распределении общеаварийных убытков.

Йорк-Антверпенские правила имеют длительную историю и характеризуются в науке как старейший регулятор одного из наиболее сложных институтов международного торгового мореплавания — общей аварии. Данный документ представляет собой свод обычных норм, которые регулируют правоотношения сторон морской перевозки груза при возникновении общеаварийных убытков.

При этом Йорк-Антверпенские правила не являются застывшими и статичными нормативными установками, с момента появления они продолжают порождать дискуссии специалистов в области торгового мореплавания, подвергаясь в процессе своего существования достаточно частым изменениям и дополнениям, принимаемым на международных конференциях. Это объясняется существенными изменениями, которые происходят в судоходстве: меняются размеры и конструкция судов, все шире применяются информационные технологии. Как следствие, уходят в историю отдельные виды общей аварии, появляются новые ситуации, требующие чрезвычайных расходов или пожертвований ради спасения общего морского предприятия. Возможность внесения соответствующих изменений дает основания говорить о высокой эффективности применения данного международного обычая, при сохранении в нем основополагающих признаков, характеризующих общеаварийные убытки — намеренный, разумный, чрезвычайный характер расходов и пожертвований, предпринятых ради общей безопасности.

Основу конвенционного регулирования международных морских перевозок на сегодняшний день составляют следующие международные договоры: Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о

¹⁴ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 20.05.2020).

коносаменте 1924 года (Гаагские правила), Протоколы изменений и дополнений к Брюссельской конвенции 1968 года и 1979 года (Гаага-Висбийские правила), Конвенция ООН о морской перевозке груза 1978 года (Гамбургские правила) и Конвенция ООН о договорах полностью или частично международной морской перевозки груза 2008 года (Роттердамские правила). Необходимо при этом отметить, что становление международных норм коснулось в первую очередь договоров морской перевозки грузов, заключение которых подтверждалось выдачей коносамента.

Когда перевозка морем осуществляется на основании другого вида договора, а именно рейсового чартера, то регулирование такого вида перевозки идет по нормам национальных морских законов государств, носящих диспозитивный характер, а также в основу могут быть положены проформы, представляющие собой примерные условия того или иного договора.¹⁵

Договора рейсового чартера, относящиеся к перевозкам нерегулярного характера, когда фрахтователю для перевозки предоставляется все судно либо его отдельные части, а также договора аренды морских судов (тайм-чартер и бербоут-чартер) практически не подверглись процессам конвенционного регулирования, поскольку в процессе развития торговой практики союзами и ассоциациями участников морских перевозок были выработаны стандартные условия этих договоров (проформы), охватывающие все нюансы чартеров. Свобода договорных отношений и добросовестная морская практика позволили сложиться удобной и гибкой системе диспозитивного регулирования такого рода отношений. Имея возможность изменить условия проформы, дополнить их или сократить, стороны на практике охотно и активно пользуются данными правовыми инструментами (проформы Дженкон, Балтайм, Беркон и т. д.).

В морских законодательствах многих государств закреплено

¹⁵ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. / С.А. Новикова - М.: Издательство Юрайт, 2019. – С. 201.

положение о возможности осуществления перевозки только на основании чартера, без выдачи коносамента, условия которого стороны согласовывают по своему усмотрению. И только при выдаче коносамента определенные нормы морского права становятся императивными (например, требования о приведении судна в мореходное состояние, условия и пределы ответственности перевозчика и др.).

Объединение существующих обычаев в сфере коносаментных перевозок и приведение их в конвенционный вид было осуществлено в рамках Брюссельской дипломатической конференции в 1924 году. Принятая Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте базировалась на Правилах о коносаменте 1921 года, своего рода своде обычных норм, опирающихся на английское морское право. Основной целью принятия такой конвенции, так же как и предшествовавших ей правил, являлась стабилизация роли коносамента в финансовом обороте, достигается путем устранения коллизий норм, регулирующих морскую перевозку¹⁶.

Положения Гаагских правил предусматривают рассмотрение решающих аспектов морской перевозки грузов. Такими краеугольными моментами являются сам коносамент (товарно-транспортная накладная), а именно его реквизиты и порядок совершения. Особое внимание уделено ответственности перевозчика за убытки, которые понес грузовладелец, а также порядку предъявления требований к морскому перевозчику. Перевозчик выдает коносамент при условии предъявления погрузочного поручения, в котором обязательно указываются основные данные о грузе, включая его количество, внешний вид и состояние. Если же что-либо из перечисленного отсутствует, коносамент не будет являться ценной бумагой.

Поскольку в любых договорных отношениях центральное место занимает вопрос об ответственности сторон за неисполнение ими своих обязательств, Гаагские правила, как упоминалось ранее, не обошли стороной воп-

¹⁶ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2019. - С. 201.

рос об ответственности перевозчика за несохранность груза. В Конвенции приведены обстоятельства, которые являются основанием для освобождения морского перевозчика от ответственности. В своем большинстве это ситуации, когда вина перевозчика отсутствует (например, опасности и случайности на море, пожар, спасение людей и имущества). Исключением является правило о навигационной ошибке, т. е. ошибке в судовождении или управлении судном.

Бремя доказывания отсутствия вины, которая презюмируется в соответствии с нормами обязательственного права, лежит на стороне, нарушившей обязательство, т. е. перевозчике.

Гаагские правила распространяют свое действие на все случаи ответственности перевозчика перед грузовладельцем, даже когда груз был поврежден или утерян. Данные положения являются обязательными и не подлежат игнорированию.

Однако такие установки совершенно не были восприняты грузовладельцами, особенно в случае освобождения от ответственности при наличии вины перевозчика (правило о навигационной ошибке). Данные нормы проистекают из англосаксонских корней сложившихся обычаев, стоявших в первую очередь на защите прав судовладельцев. Еще одной причиной появления такого правила, как навигационная ошибка, явилось желание перераспределить риски, сопровождающие торговое мореплавание испокон веков, и возложить это бремя не только на плечи судовладельца, но и на владельцев груза. В противном случае, т. е. если бы перевозчик не имел возможности ссылаться на навигационную ошибку и не нес ответственность в полном объеме, успешное развитие морской перевозочной деятельности явно было бы затруднено.

Многие исследователи отмечают эту особенность Гаагских правил, указывая на то, что данный документ принят в целях защиты интересов перевозчика, отмечая при этом некоторые изъятия из предусмотренных правил возложения ответственности (в частности, правило о навигационной

ошибке (п. 2 «а» ст. 4).

Изменения и дополнения, принятые в Протоколах 1968 и 1979 годов и окончательно закрепившие обновленный вариант Брюссельской конвенции (Правила Гаага-Висби), коснулись расширения сферы действия Конвенции, изменения пределов ответственности перевозчика, введения контейнерной оговорки. Российская Федерация ратифицировала Брюссельскую конвенцию именно в таком ее варианте только в 1998 году, однако в предыдущие годы положения Кодекса торгового мореплавания СССР в части договора морской перевозки уже содержали в себе имплементированные нормы вышеназванного международного соглашения, чтобы не ставить советские пароходства в менее выгодные условия, чем иностранные компании.

Ответственность перевозчика строилась в новой редакции конвенции на тех же принципах, что и прежде, оставаясь при этом по традиции ограниченной — перевозчик нес ответственность за реальный ущерб, не выше тех пределов, которые были зафиксированы (менялись эквивалентные единицы их исчисления), при сохранении перечня обстоятельств, освобождающих его от ответственности.¹⁷

Во многом благодаря усилиям объединений грузовладельцев, которые стремились уйти от режима ответственности, закрепленного в Гаагско-Висбийской конвенции, в 1978 году появилась новая Конвенция ООН о морских перевозках грузов, именуемая как Гамбургские правила. Что примечательно, данные правила оказались не в достаточной мере востребованными, хотя и были направлены на более углубленное регулирование морских перевозок (в частности, была произведена попытка увеличения уровня ответственности перевозчика). Причиной такой ситуации послужила сложившаяся практика, а также отработанные механизмы применения Гаага-Висбийских правил. Таким образом, использование новых источников регулирования требует определенного, как правило, длительного

¹⁷ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

промежутка времени, что дает возможность предположить о стабильности сложившейся ситуации на ближайшее будущее¹⁸.

Следует отметить, что Роттердамские правила, появившиеся позднее, также возымели сложности с реализацией. Государства никак не могут сойтись в единстве мнений и пойти на их подписание и ратификацию. Важным также является то, что предлагаемый обновленный режим перевозок морским транспортом вряд ли поможет судовладельцам почувствовать себя более защищенными, поскольку на сегодняшний день коммерческая составляющая данного процесса не имеет необходимости в таких изменениях. Напротив, внедрение нового режима внесет смуту в процесс морских перевозок и только усложнит его.

Несомненно, Роттердамские правила более подробно регулируют вопросы, связанные с договором морской перевозки грузов, в частности обязанности и ответственность перевозчика и грузоотправителя, также уделено внимание изданию и обороту электронных документов, применяемых в данной сфере, однако сегодня эти правила не имеют юридической силы.

Исходя из буквального толкования термина «полностью или частично» в названии данного международного договора, можно говорить о возможности распространения его норм не только на перевозки морем, но и другими видами транспорта.

Если говорить об иерархии международных договоров в сфере морских перевозок, имея в виду основные вышеперечисленные Конвенции, необходимо отметить, что в случае принятия Роттердамских правил не возникнет спорная ситуация относительно того, нормы какого документа следует применять. Ответ следует из ст. 89 Роттердамских правил, где прописано о том, что все присоединившиеся к ним страны берут на себя обязательства денонсировать либо Гаагско-Висбийские, либо Гамбургские правила (смотря какие

¹⁸ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2019. - С. 201.

были ранее приняты тем или иным государством). Таким образом исключается всякая возможность внесения путаницы по поводу действия тех или иных правовых норм и положений. Такое требование о денонсации является разумным, поскольку принятие Роттердамских правил было направлено как раз на замену двух действующих правовых режимов, предусмотренных Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами, которые при их совместном применении могут стать источниками многих проблем, связанных с возникновением отличий от них во внутригосударственном правовом регулировании и появлением возможности различного судебного толкования идентичных вопросов.

Основной целью создания новой конвенции (Роттердамских правил) являлось создание таких правовых условий для международных перевозок, которые бы представляли собой систему стандартов, обладающих правовой определенностью, необходимой для эффективного регулирования межгосударственных торговых отношений.¹⁹

Исходя из существующего на данный момент общеевропейского отказа от пользования этими правилами, перспективы вступления их в силу кажутся неопределенными. Несмотря на то что правила довольно полно охватывают наземную составляющую перевозок, расширенно трактуя перевозки «от двери до двери» (особая логистическая схема), Роттердамские правила являются принципиально морской конвенцией, поскольку большая часть норм регулирует особенности морской перевозки грузов.

В условиях неэффективности традиционных правовых конструкций (международно-правового и национально-правового регулирования) на первый план выходит «мягкое» право и *lex mercatoria*. Международные транспортные организации принимают тексты модельных актов, рекомендаций, типовых коносаментов. Крупные судоходные компании также разрабатывают и применяют типовые коносаменты. С помощью указанных

¹⁹ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. / С.А. Новикова - М.: Издательство Юрайт, 2019. – С. 201.

процессов оперативно и гибко восполняются пробелы правового регулирования. Данная ситуация в целом характерна для регулирования всех видов перевозок.²⁰

В условиях достаточного количества унифицированных международных норм различного происхождения коллизионные принципы выбора применимого права в правовом регулировании договоров морской перевозки груза уходят на второй план. Судебная практика и практика разрешения такого рода споров в международном коммерческом арбитраже свидетельствуют о том, что стороны договора все же фиксируют свое волеизъявление относительно компетентного правопорядка в соответствующих оговорках о применимом праве. К договору морской перевозки, как к любому другому договорному правоотношению, в полной мере применим основной принцип выбора права — автономия воли сторон. В противном случае, когда стороны не воспользовались своим правом, будет применяться право той страны, где прописано место жительства или основное место деятельности перевозчика, что закреплено и в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, и в Гражданском кодексе Российской Федерации.

Современные морские перевозки, как и торговые отношения в целом, в последние десятилетия претерпевают существенные новации, связанные с переходом от документарных бумаг к электронному обороту, что не могло не отразиться и на их правовом регулировании. В частности, Международный морской комитет в рамках своей правотворческой деятельности подготовил в 1990 году и рекомендовал Правила для электронных коносаментов, которые предполагают использование средств электронного сообщения для передачи расписок о приеме груза к перевозке.

Рассматривая международные соглашения в сфере морских перевозок, невозможно не упомянуть и другие источники международного характера,

²⁰ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2019. - С. 201.

напрямую не относящиеся непосредственно к перевозочному процессу, но его сопровождающие в той или иной степени. Такой глобальный документ, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, охватывает вопросы разграничения морских пространств. Унификации подверглись нормы о спасении судов и имущества, возмещении убытков от столкновения судов, загрязнения моря нефтью и опасными веществами, об аресте морских судов, залоге и ипотеке, а также многие другие аспекты торгового мореплавания.

Неохваченные международной договорной унификацией институты морского права (например, морское страхование, фрахтование судов и некоторые другие) традиционно регулируются с помощью обычных норм, на протяжении длительного времени складывающихся в морской практике. Многочисленные международные соглашения и унифицированные обычаи в своей совокупности можно рассматривать как достаточно стройную систему унифицированных норм, позволяющих на сегодняшний день достаточно эффективно регулировать процесс перевозок грузов морем.²¹

Таким образом, рассмотрев инструменты международно-правового регулирования морских перевозок груза, можно отметить, что основной проблемой выступает отсутствие единообразия в международных источниках и трудности в их правильном применении. Несмотря на появление новых конвенций, в области морских перевозок уже сформировалась определенная, достаточно предсказуемая, судебная практика, позволяющая реализовывать сложившиеся механизмы международно-правового регулирования в данной области.

Как уже отмечалось, предшественником Роттердамских правил в их действующем варианте были Гаага-Висбийские правила, которые являлись улучшенным вариантом Гаагских правил и пришли им на смену. Принятые далее Гамбургские правила не имели успеха в своем распространении. При этом многочисленные перевозчики построили и продолжают строить

²¹ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. М.: Издательство Юрайт, 2019. - С. 201.

отношения со своими клиентами посредством совершения и принятия своих проформ коносаментов, и замена уже понятного и отработанного ими правового режима представляется делом нецелесообразным и трудоемким. В связи с вышесказанным было бы неразумно думать, что Роттердамские правила с легкостью и быстротой войдут в систему правового регулирования морских перевозок и станут главным регулятором таких отношений. Возможно, это будет решено в отдаленном будущем.²²

Поэтому для передачи морских (речных) судов, не используемых для международной перевозки товаров и услуг, должны быть выполнены следующие таможенные операции:

- Таможенные операции, связанные с вывозом товаров с таможенной территории (стр. 15 Таможенного кодекса ЕАЭС);
- Таможенные операции, связанные с представлением таможенных документов (стр. 17 Закона о таможене ЕАЭС);
- Морские дела, касающиеся товаров и связанные с ними (Закон ЕАЭС о морских делах, стр. 19).²³

В целях осуществления представления таможенных операций перевозчик обязан предоставить таможенным органам таможенные декларации или иные документы, разрешающие вывоз с таможенной территории ЕАЭС, а также документы и документы, указанные в статье 92 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Перевозчик или любое другое лицо, действующее от имени Перевозчика, должно представить экспортную лицензию на этот продукт при перевозке товаров, подлежащих экспортному контролю, включая продукцию военного назначения. Декларация заполняется декларантом, который несет ответственность за таможенное оформление и классификацию выбранных товаров. В соответствии с экспортной таможенной процедурой суда, произведенные на территории ЕАЭС и затем вывезенные с территории

²² Чернявский, А. Г. Таможенное право: учебник. М.: ЮСТИЦИЯ, 2016. – С. 556.

²³ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

ЕАЭС, намерены постоянно находиться за пределами таможенной территории Таможенного союза.

С разрешения таможенного органа, после внесения соответствующей отметки в декларацию, после проведения таможенных операций, связанных с выпуском товаров, товарам разрешается покинуть таможенную территорию Таможенного союза, и только в том случае, если товары могут быть выпущены.

2 ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1 Особенности процедур таможенного оформления на морском транспорте

Россия имеет благоприятное природно-географическое положение для развития морского торгового сообщения, в том числе международного. Морская граница нашей страны является одной из самых протяженных береговых линий в мире, а территория России омывается водами трех океанов, в которых располагаются основные морские коридоры, соединяющие разные страны мира. Именно поэтому морской транспорт является важным инфраструктурным элементом транспортной системы, обеспечивающим народное хозяйство необходимыми ресурсами и способствующим экономическому развитию государства, направленному на повышение уровня жизни населения.²⁴

Морской транспорт осуществляет перевозки на дальние расстояния, которые в свою очередь подразделяются на каботажные (внутри страны) и международные. Основным преимуществом морского транспорта является экологичность и невысокая стоимость перевозок. Кроме того, морской транспорт обладает высокой провозной и пропускной способностью, его вместимость значительно превышает тоннаж остальных видов транспорта. При этом объем партии отправки грузов напрямую зависит от расходов на единицу продукции, так как стоимость перевозки равномерно распределяется на весь груз. В качестве недостатков можно выделить: ограничение скорости при движении, наличие возможной задержки поставки грузов, необходимость создания сложной портовой инфраструктуры, существование особых требований к погодным и навигационным условиям, а также к безопасности груза и высокую трудоемкость оформления необходимой до-

²⁴ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. / С.А. Новикова - М.: Издательство Юрайт, 2019. – С. 201.

кументации.

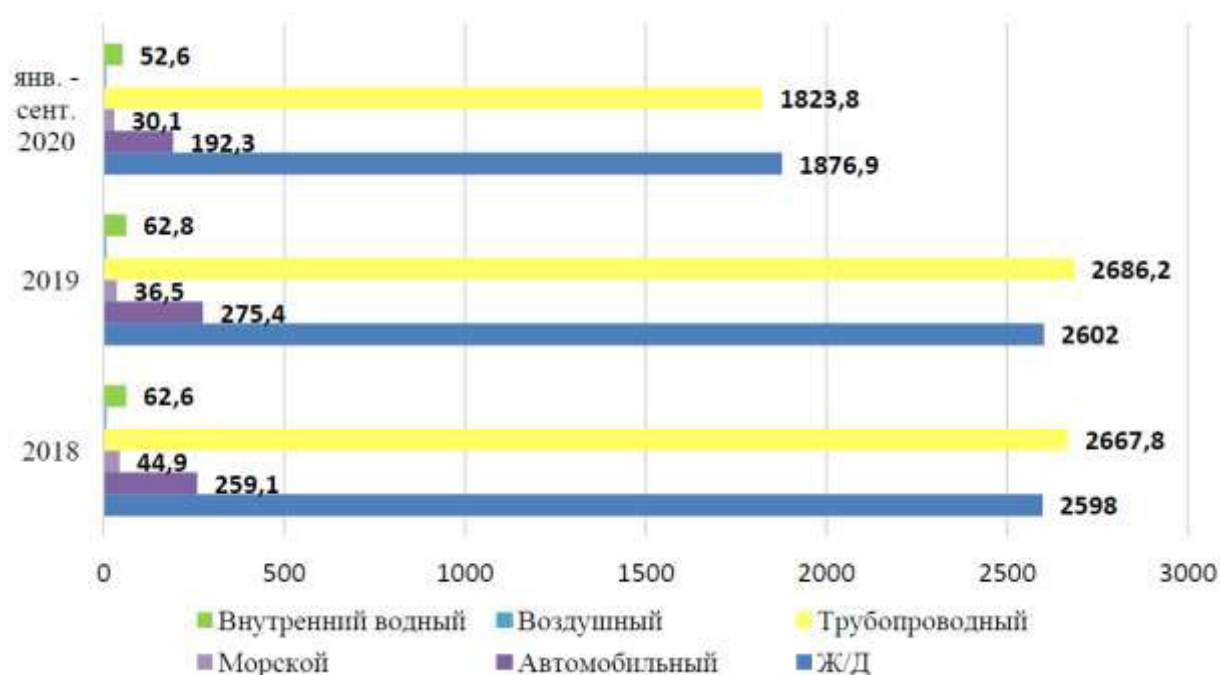


Рисунок 3 - Грузооборот по видам транспорта в РФ за 2018 - янв.-сент. 2020 гг., млрд т-км

Место транспорта в транспортно-логистической системе страны определяется масштабом выполняемых им перевозок. Для того, чтобы оценить морской транспорт России рассмотрим динамику грузооборота всех его видов (рис.3). Данный показатель характеризует объем грузоперевозок на единицу расстояния в определенный момент времени.

Из диаграммы следует, что на лидирующей позиции находится трубопроводный транспорт в связи с углеводородной направленностью российского экспорта. Второе место принадлежит железнодорожному транспорту, что объясняется развитостью железнодорожной сети и востребованностью данного вида транспорта в масштабах государственной территории.

Таможенные процедуры во времени образуют этапы таможенного процесса, при последовательном прохождении которых участники внешнеэкономической деятельности достигают главной цели перемещения

груза или товара.²⁵

В целях таможенно-тарифного регулирования можно выделить некоторые особенности применения таможенных процедур:

- обязательным участником таможенных процедур является таможенный орган, уполномоченный на выполнение данных функций, участник внешнеэкономической деятельности, который совершает перемещение тех или иных товаров;

- эффективность применения таможенных процедур в строгом соответствии получаемого результата правилам законности;

- таможенная процедура и ее применение позволяет определить статус товаров и транспортных средств, необходимый в целях перемещения через таможенную границу Евразийского экономического союза;

- организация безопасности выполнения таможенных процедур обеспечивается принудительными законными мерами;

- завершается таможенная процедура в соответствии с установленными нормами таможенного законодательства и является основанием для перехода на следующий этап таможенного процесса в рамках соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования.

Значение и проведение таможенных процедур тесно связано с понятием таможенного контроля.

Именно действие таможенных процедур образует определенным образом конкретные этапы или стадии таможенного процесса, при которых декларант последовательно проходит данные этапы таможенного контроля, постепенно достигая своей цели перемещения груза. Государство, в свою очередь, выполняет другие цели и задачи в части законности такого перемещения грузов и их тарифного обложения.

Из этого следует, что каждая сторона таможенного процесса как государство или государственные органы так и декларант или иное

²⁵ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

уполномоченное лицо, при выполнении одних и тех же этапов таможенного процесса (процедур) достигают поставленных целей.

Такая совместная деятельность обеих сторон приводит к конструктивному выполнению планов.

Если в ходе проведения документации и фактического контроля в представленных документах отсутствует груз (груз), указанный в представленных документах, транспортные документы (лицензия) или груз, заявленный в документах, капитан (который разрешает, при необходимости, должностное лицо таможни) может получить данные из соответствующих журналов регистрации, транспортных книг, отчетов об авариях, морских протестов, материалов ведомственного расследования и т.д., имеющихся на борту судна.²⁶

После завершения проверочной операции и регистрации ее результатов выписка, список и сертификат возвращаются сотруднику, оформившему документы на судно.

Выгрузка товаров разрешена или запрещена в соответствии с документами, выданными органом ветеринарного контроля или фитосанитарным органом, результатами проверки правил, а также осмотра или досмотра товаров (если он проводится). Таможенная служба имеет право разрешать разгрузку по требованию заинтересованного лица не только для этих целей в местах, а также право таможенных органов в нерабочее время.

По окончании работы таможенник, предъявивший документ, установил время окончания таможенного оформления и вручил капитану (уполномоченному им лицу) копии подписанных общих заявлений и других документов.

К проблемам развития морских портов относятся:

- недостаток/избыток производственных мощностей по отдельным видам грузов: необходимо равномерно распределять грузы с учетом прогно-

²⁶ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

зируемого грузопотока;

- неразвитая инфраструктура морских портов, дефицит специализированных комплексов, соответствующих мировым стандартам: строительство угольных и контейнерных комплексов, глубоководных портов, повышение пропускной способности ж/д и а/м подходов к портам;

- наличие экологических проблем: повсеместное внедрение международных стандартов в каждом порту;

- незначительные инвестиции в портовую инфраструктуру: привлечение бюджетных (федеральных, региональных) и внебюджетных источников.

Развитию морского торгового флота, препятствуют:

- износ транспортных средств;
- недостаточное финансирование средних и небольших судоходных компаний.

В качестве организационно-правовых проблем можно выделить следующие:

- несостоятельные модели структуры организации;
- несовершенство законодательства в секторе морских портов;
- сложность процедуры таможенного оформления грузов;
- неразвитость механизмов и отсутствие инструментов государственно-частного партнерства, что приводит к завышению тарифов на перевозку и отталкивает международные компании.

С учётом современной политической и социально-экономической ситуации в мире для решения проблем морского транспорта Правительством РФ были приняты к исполнению следующие документы:

- «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры РФ до 2030 года»; «Развитие транспортной системы РФ»;

- «Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года».²⁷

²⁷ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

Основные цели государственной поддержки заключаются: в создании высокотехнологичной инфраструктуры морских портов и их интеграции в транспортные узлы; и в повышении роли государства в их комплексном развитии, а также в модернизации транспортного флота, плавающего под Государственным флагом России.

Реализация данных программ будет способствовать:

- увеличению мощности российских портов, включая порты Дальневосточного, Арктического, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов;
- строительству новых терминалов в морских портах;
- повышению конкурентоспособности российских портов на международном товарном рынке;
- развитию СМП и увеличению его грузопотока;
- повышению безопасности и качества транспортных услуг.

В заключении можно констатировать, что время морской транспорт России, в основном, ориентирован на обслуживание внешней торговли, для каботажных перевозок используется в минимальных объемах. Это связано в первую очередь с тем, что основу грузоперевозок по территории страны осуществляют три ключевых вида транспорта - железнодорожный, трубопроводный и автомобильный, а морские грузоперевозки главным образом используются для снабжения северных и восточных районов России. В целом состояние российского морского транспорта можно признать удовлетворительным, но существуют проблемы, требующие внимания со стороны государства и всех участников рынка морской логистики. Поскольку инфраструктура морского транспорта нуждается в модернизации, требует привлечения весомых инвестиций и не обладает резервами «долговременной устойчивости». Состояние морского торгового транспорта характеризуется низким техническим уровнем и отсутствием удовлетворительного состояния производственной базы. Таким образом, развитие морской инфраструктуры, наращивание портовых мощностей, модернизация флота и

совершенствование системы управления позволят сохранить и увеличить объемы перевозок морским транспортом, как на внутреннем, так и на внешнем рынках, что благоприятно скажется на экономике страны.²⁸

2.2 Особенности процедур таможенного оформления судов рыбопромыслового флота

Традиционно, морские перевозки являются одним из распространенных видов перевозок. Этот вид деятельности играет особую роль на Дальнем Востоке Российской Федерации, поскольку нынешняя социально-экономическая структура региона в значительной степени зависит от промысла водных живых ресурсов.

Согласно правилам классификации судов рыболовных флотов, к рыболовным флотам относятся: добывающие, перерабатывающие, приемные, транспортирующие и вспомогательные суда.²⁹

Если российские рыболовные суда осуществляют промысел морской продукции во внутреннем море Сообщества, территориальном море, исключительной экономической зоне и/или континентальном шельфе СООБЩЕСТВА, пересекают границы государств ЕС в ряде случаев, когда таможенные органы осуществляют таможенное оформление личных вещей судов и членов экипажа, судно покидает зону промысла Таможенной территории Российской Федерации и прибывает на таможенную территорию Российской Федерации с целью осуществления таможенного контроля.

До отправления судна в рейс владелец (уполномоченное лицо) представляет в таможенные органы в установленном порядке документы и информацию, а также декларацию об экспорте транспортного средства в письменной или электронной форме.

Уполномоченное должностное лицо таможенного органа выдает разрешение на выезд с таможенной территории ЕАЭС морских рыболовных

²⁸ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

²⁹ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

судов и продукции («Разрешение на выдачу») путем проставления штампа установленной формы на представленных транспортных документах в электронном виде или в установленном порядке («Разрешение на выдачу»).

По окончании поездки на рыбалку владелец (уполномоченное лицо) представляет в таможенные органы сферу деятельности, где место прибытия находится на территории Таможни Российской Федерации, документы, представленные в момент отправления (в письменной или электронной форме), сведения, предназначенные для изменения в ходе поездки (статья 74 Трудового кодекса Российской Федерации), а также заявление о въезде в транспортное средство.

Регистрация судов и морской продукции осуществляется с использованием электронного обмена информацией и обработки данных между таможенными органами, другими органами государственного контроля и судовладельцами (уполномоченными лицами).

1 января 2009 года вступили в силу поправки в Федеральный закон Российской Федерации от 20 декабря 2004 года № 166-ФЗ «Об охране рыбного хозяйства и водных живых ресурсов», охватывающие Внутреннее море, территориальное море, континентальный шельф и исключительную экономическую зону Российской Федерации, поскольку к 1 января 2009 года подавляющее большинство водных живых ресурсов было добыто за пределами 12-мильной зоны. В соответствии с действующим законодательством товары, вывозимые из районов рыболовства, подлежат таможенному оформлению и таможенному контролю.

2 июля 2009 года вступил в силу Приказ о порядке таможенного оформления морской продукции, перевозимой рыболовными судами через таможенную границу ЕАЭС (далее-Приказ № 378-04.03.09). Приказ отменяет одноименный приказ Главного таможенного управления Российской Федерации № 578 от 14.05.2008. Именно законодательные противоречия последних вызвали недовольство и лавинообразные обращения рыбопромышленных компаний в Генеральную таможенную службу

Российской Федерации, Федеральную службу по рыболовству и Правительство Российской Федерации.

Приоритет отдается судам, перевозящим морскую продукцию в морские порты. Суда, осуществляющие промысел пресных или замороженных водных живых ресурсов, имеют приоритет при регистрации судна.

Время ожидания регистрации и контроля состояния судов и морской продукции рассчитывается на основе фактического времени, когда судно швартуется или швартуется у портовой дороги и моста. Время ожидания не должно превышать трех часов.

Если заявление не подано в таможенный орган в установленный срок или судно не прибыло в порт в указанное в заявлении время, таможенное оформление осуществляется после других судов планируемого зарегистрированного рыболовного флота.

Уполномоченные должностные лица таможенного органа выдают в электронной форме разрешения на выезд судов и морской продукции с таможенной территории Российской Федерации путем маркировки представленных транспортных документов или в установленном порядке.

Регистрация судов и морской продукции осуществляется с использованием электронного обмена информацией и обработки данных между таможенными органами, другими органами государственного контроля и судовладельцами (уполномоченными лицами).

Решена давняя проблема оформления сдачи судов: если судно ведет промысел в территориальном море России, экономической зоне и на континентальном шельфе, то сдача судна не подлежит таможенному оформлению и контролю. Исключение составляют суда, которые ведут промысел во внешнеэкономических зонах и в открытых частях мирового океана.³⁰

³⁰ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

Декларирование производства (продукции) и/или производства морской продукции, ввозимой на таможенную территорию ЕАЭС исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, осуществляется в соответствии с таможенной системой выпуска товаров для внутреннего потребления, указывающей на отсутствие производства (продукции) и / или производства морской продукции, ввозимой на таможенную территорию ЕАЭС исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации.

Согласно приказу, продукция освобождается от уплаты таможенных пошлин при ввозе (при условии подтверждения страны происхождения). В соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС товарами Таможенного союза являются товары-товары, находящиеся на таможенной территории Таможенного союза: полностью произведенные на территории государств-членов Таможенного союза; ввезенные на Таможенную территорию Таможенного союза и в соответствии с этим; произведенные на территории государств-членов Таможенного союза, указанных во втором и третьем абзацах настоящего подпункта, и (или) иностранные товары.³¹

Исходя из вышеизложенного, можно предположить, что продукция морского рыболовства, приобретенная (выловленная) в Исключительной экономической зоне Российской Федерации и на континентальном шельфе Российской Федерации, является товаром Таможенного союза.

В соответствии со статьей 58 Таможенного кодекса Таможенного союза декларант (его представитель) представляет в таможенные органы документы, подтверждающие районы производства (производства) и/или переработки продукции морского рыболовства (коносаменты, помеченные инспектором ГМИ, инспектором ГМИ).

В Восточном федеральном округе таможенные органы COSCO сталкиваются с ситуацией, когда доставка морской рыбной продукции в порт

³¹ Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. / С.А. Новикова - М.: Издательство Юрайт, 2019. – С. 201.

осуществляется самим производителем и отсутствуют документы (коносамент, акт регистрации продукции (улова), заверенные должностными лицами gmi, что создает множество проблем для участников ВЭД и должностных лиц таможи.

В соответствии с Письмом Генеральной таможенной службы Российской Федерации от 27 ноября 2009 года № 04-21/56832 «О предоставлении информации» расширен перечень сведений, используемых в этих случаях для подтверждения страны происхождения и освобождения ввозимой продукции от уплаты таможенных пошлин. Пункт 17 процедуры не исключает представления других документов, подтверждающих заявленные цели, таких как выдержки из рыболовных журналов, заверенные капитаном, отчеты Службы мониторинга флота и рентгенографические фотографии владельца или капитана.

Однако, помимо положительных моментов, вытекающих из принятия Приказа № 378, существуют проблемы, связанные с несовершенством нормативной базы контроля за таможенным оформлением рыболовных судов и рыбной продукции.

Мы рассмотрим эти проблемы и предложим пути их решения в следующей части работы.

2.3 Анализ развития мировых таможенных технологий на морском транспорте

На сегодняшний день технологии в таможенной сфере занимают важную роль в системе таможенных органов. План развития таможенных органов до 2020 года позволил сформировать новую таможенную в цифровом формате, сократить время проведения таможенных операций, значительно усовершенствовал проведение таможенного контроля в отношении грузов, перемещаемых участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД), позволил уменьшить количество документов для проверки товаров, продвинул процесс межведомственного взаимодействия контролирующих органов на новый уровень и в целом сделал процесс становления ФТС

России на передовой уровень развития к интеллектуальному уровню.

Представлен новый стратегический план развития таможенных органов до 2030 года, который призван реализовать такие направления, как развитие таможенного администрирования, упрощение международной торговли, рост товарооборота и несырьевого экспорта, увеличение объёмов пополнения федерального бюджета страны благодаря более тщательной проверке и взиманию таможенных платежей, усовершенствование условий для добросовестных участников ВЭД, а именно развитие института уполномоченных экономически операторов, подобно опыту применения в зарубежных странах, где основной направленностью таможенных служб является содействие развитию бизнеса для таможенных представителей (брокеров) и предоставление им многочисленных упрощений (их в большинстве развитых крупных стран насчитывается порядка 50, а самих таможенных брокеров около 2000, в то время как у нас эта цифра колеблется в пределах 200 человек), а также создание дополнительных условий направленных на усиление контроля экономической безопасности страны. В целом план поддерживает автоматизированное, бесконтактное с помощью робототехники содействие развитию таможенных процессов, которое можно представить, как новую развивающуюся ветвь технологий таможенной сферы.

Важное значение в транспортировке грузов на современном рынке грузоперевозок играет перемещение грузов в контейнерах водным транспортом. Несмотря на развитие нынешних технологий, оснащение морских портов оставляет желать лучшего, тем самым такой потенциал значительно тормозит работу таможенных органов. Учитывая нехватку оборудования в портах нашей страны, а также недостаточную оснащенность самих пунктов пропуска и весьма долгий процесс таможенного досмотра, в том числе и «честных» перевозчиков, видится целесообразным содействие бизнеса в данном процессе, для закупки дополнительной техники, такой как мобильные инспекционно-досмотровые комплексы и систем радиационного

контроля, а также весового оборудования и рефрижераторных систем для обеспечения сохранности содержимого контейнеров, если груз требует определённой температуры. В большинстве случаев такие вопросы таможня перекладывает для решения на самих перевозчиков, что ведет к значительным простоям товара при хранении на складах временного хранения (СВХ) и весьма ощутимым затратам на само оборудование.³²

Видится необходимым развитие института системы управления риска, так как из-за невысокой ее эффективности при избыточном контроле, а также в связи с действующим Приказом № 615 о запрете на провоз товаров выше стоимости, установленной таможней, видится весьма большая проблема для участников ВЭД.

В части морских перевозок отмечена проблема таможенного транзита товаров относительно нормативной составляющей, так как несмотря на применение электронного декларирования товаров и принятие решения об устранении отметок на бумажных носителях, все еще в некоторых случаях они требуются, а также в части обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов, предоставления льгот участникам ВЭД.

Тем не менее видится и другая проблема процедуры таможенного транзита. Нередки случаи, когда участники ВЭД совершают незаконные схемы с помощью транзита, так загруженные контейнеры не прибывают по месту назначения и разгружаются на внутренних рынках, а на территорию страны прибывают уже пустыми либо по пути следования товары заменяются более дешевыми товарами прикрытия. Решение проблемы видится в использовании предварительного информирования, позволяющего заранее обмениваться информацией о прибывающих товарах и значительно сократить время таможенного оформления, но такая процедура также имеет некоторые проблемы в нашей стране. Многие перевозчики уведомляют таможенные органы о своем прибытии позже срока, установленного законом,

³² Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

или некорректно подают таможенные декларации в электронном виде, что в свою очередь усложняет процесс анализа полученных документов сотрудниками таможни.

Совершенствование системы таможенного администрирования в портах нашей страны нуждается в максимальном внедрении предварительного информирования с системой смарт контрактов, с совершением денежных транзакций в автоматическом режиме, с защитой участников сторон сделки, заключенной в электронной форме с применением системы блокчейн технологии, которая позволяет собрать все документы по перевозке груза в одном формате (коносамент, накладные, декларации и сертификаты), сцепленные друг с другом, а для их изменения потребуется внесение коррективов на всех устройствах участников перевозки, что исключает подделку и изменение данных. Таким образом все участники сделки максимально защищены и могут электронно взаимодействовать между собой с соблюдением прозрачности и сохранности перевозимого груза, а денежные средства будут списываться со счета только после выполнения всех условий электронного контракта.³³

Израиль является одной из стран технологии которой находятся на передовом уровне. Поэтому целесообразно рассмотреть опыт администрирования таможенной службы данной страны в качестве примера по совершенствованию нашей системы таможенного контроля по морским контейнерным перевозкам и оснащенности морских зон пропуска. Таможенная служба Израиля (Israel Tax Authority - Customs & VAT) находится в ведении Налогового управления, которое подчиняется Министерству финансов, поэтому в её функции входит налоговое, таможенное и финансовое управление. Таможенный контроль государства направлен прежде всего на развитие импорта и экспорта, развитие уполномоченных экономических операторов, предотвращение незаконных

³³ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

действий.

Управление портов Израиля (Система сообщества портов Израиля (IPCS)) занимается всей работой связанной с обустройством и перемещением грузов через крупнейшие порты в Хайфе, Ашдоде и Эйлате, является правительственной организацией, которая имеет все права по судебным вопросам, и участником всех контрактов, а также определяет вопросы, связанные с разработкой бюджета, изменения в тарифах и др. Управляется и финансируется компанией Israel Ports Development & Assets Company Ltd. (IPC) под руководством комитета, возглавляемого Управлением судоходства и портов Министерства транспорта и Таможенной администрацией Министерства финансов. Целью системы на национальном уровне является улучшение израильской международной торговли за счет оптимизации процедур морской торговли с учетом всей логистической цепочки поставок. IPC рассматривает систему как важную часть портовой инфраструктуры, которую она продвигает. Эта управленческая и технологическая инфраструктура позволяет использовать передовые процедуры цифровой торговли между всеми агентствами и компаниями, работающими в сообществе морской торговли в Израиле.

Услуги IPCS предоставляются пользователям бесплатно и ими воспользовались в настоящее время более 1000 компаний и организаций, среди которых находятся экспортеры и импортеры, портовые операционные компании, международные экспедиторы, таможенные агенты, судовые агенты, контейнерные склады, транспортные компании, железнодорожная компания и другие.

Кроме того, действуют организации, связанные с морской торговлей, включая различные государственные учреждения, такие как таможня, министерство здравоохранения, министерство охраны окружающей среды, управление народонаселения и иммиграции, военно-морской флот. Периодически происходят встречи между представителями морского сообщества, для обсуждения процессов и проблем морской торговли, а также

выносятся на обсуждение будущие задачи.

Общение между членами морского сообщества происходит на основе коммутатора цифровых сообщений на базе цифровых хранилищ и интерфейсов веб-сервисов, что исключает использование бумажных форм и направление информации между различными сторонами. Правильное функционирование этого коммутатора имеет решающее значение для морской торговли, и поэтому, помимо дублирования серверов и баз данных, необходимых для его работы, был создан участок аварийного восстановления, на который передается вся деятельность коммутатора в случае отказа основного узла. Коммутатор передает более 3 миллионов сообщений и транзакций веб-сервисов в месяц, включая почти 180 различных типов сообщений и веб-сервисов. Члены морского сообщества имеют в своем распоряжении более 140 онлайн-сервисов, используемых для просмотра информации и для подачи / получения информации в операционных процессах. ИПСС стремится расширить использование цифровой торговли среди расширенных кругов сообщества, предлагая новые онлайн-услуги, что позволяет каждому члену сообщества, даже при отсутствии соответствующей ИТ-инфраструктуры, стать полноправными партнерами в продвинутых процессах. ИПСС также разрабатывает международные интерфейсы для продвижения безбумажной торговли с международными сторонами, такими как системы портового сообщества в других странах. У членов Морского сообщества есть десятки Интернет-экранов, используемых для просмотра такой информации, как статус судна и контейнера, а также для использования в операционных процессах, таких как пересечение судном линии меридиана. Сегодня в месяц совершается около 61 000 транзакций.

Онлайн-сервисы помогают поддерживать мелкомасштабные процессы В2С, которые не оправдывают разработку интерфейсов, и позволяют небольшим компаниям участвовать в торговле в соответствии с установленными стандартами.

Оценка системы Международного портового сообщества (МПЭСКП)

также направлена на поощрение свободной от бумажных документов торговли с различными международными портами и таможенными органами в зарубежных странах. Примером такого проекта является сервис TRACK&TRACE.

Ключевое внимание компьютеризированных торговых процессов морского сообщества направлено на систему Yatak - управленческую и технологическую инфраструктуру, которая обеспечивает продвинутые процессы электронной торговли между всеми органами и компаниями, работающими в израильском морском торговом сообществе. Система предоставляет услуги всем партнерам в логистической цепочке морской торговли: морским портам, таможне, судовым агентам, таможенным агентам, экспедиторам, импортерам, экспортерам и транспортным компаниям, а также торговым организациям, различным правительственным министерствам, полиции и др. Управление общественных работ поддерживает контакты с организациями по всему миру по вопросам технологического сотрудничества.

Целью этого проекта на национальном уровне является повышение конкурентоспособности израильской экономики за счет оптимизации транспортных процессов («порт без документов») и экономии затрат в торговых процессах, затрагивая при этом всю логистическую цепочку поставок.

Tasak Yam совместно возглавляется и управляется Управлением судоходства и портов Министерства транспорта и Таможенным управлением Министерства финансов. Управление системой было поручено компании Israel Ports Company, которая считает этот проект важной частью портовой инфраструктуры. Участие является добровольным и широкий отклик сообщества морской торговли указывает на важность и необходимость этого сообщества. Это предприятие является уникальным в израильском бизнесе, так как компании с разными, а иногда и противоречащими друг другу экономическими интересами принимают участие в нем на протяжении

многих лет для достижения долгосрочных целей. Потребности сообщества, процессы и проблемы морской торговли, а также их решение в рамках системы обсуждаются на периодических рабочих встречах представителей морского торгового сообщества.³⁴

В рамках развития цели Израиль стремится стать частью более широкого делового сообщества системы традиционных знаний, адаптированных к стандартам, установленным международными организациями, такими как Всемирная торговая организация (ВТО), Всемирная таможенная организация (ВТамО), Международная морская организация (ИМО), Организация Объединенных Наций и другими.

Таким образом, видится перспективным применение опыта Израиля в области использования цифровых технологий и системы работы таможенных органов, направленных на упрощение таможенного контроля и проведение таможенных операций в отношении перемещаемых товаров. Необходимо улучшение портовой инфраструктуры подобно обустройству портов Израиля и выделение необходимых ресурсов на их развитие, обеспечение необходимой техникой. Отношения Израиля с Россией имеют перспективное направление, поэтому дальнейшее взаимодействие двух стран и создание общей свободной таможенной зоны и системы зеленого коридора могло бы дать новый толчок развития для нашей страны. Правильное применение стратегии до 2030 года при внедрении опыта зарубежных стран и направленности на развитие не только фискальной функции, но и содействие развитию международной торговли и бизнесу, а также упрощений для уже зарекомендовавших себя компаний в части перевозок может вывести таможенную службу России на новый уровень системы таможенного контроля.

³⁴ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

2.4 Перспективные направления совершенствования таможенных процедур на морском транспорте

Очередное обсуждение вопросов развития взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД состоялось в рамках «Правительственного часа», состоявшегося в Совете Федерации 07.02.2020 года. Составителем является Таможня В. Народ Брейвена. В рамках доклада он определил, что дальнейшее развитие российской таможенной службы напрямую связано с внедрением новых цифровых технологий во все сферы ее деятельности. Совершенствование взаимодействия таможенных органов с участниками внешней торговли на ближайшие 10 лет будет сосредоточено в основном на стратегии развития таможенных служб Российской Федерации до 2030 года (далее-стратегия) - документе стратегического планирования, определяющем цели, приоритеты и задачи.

Документ определяет цели и задачи развития таможенных служб на ближайшие 10 лет. Согласно стратегии развития таможенных служб Российской Федерации до 2030 года (далее-стратегия), которая направлена на ее реализацию в два этапа, задачей ФТС России является содействие развитию международной торговли, росту объемов торговли и несырьевого экспорта, обеспечение национальной безопасности, целостности и законности тарифов, достижение качественного таможенного администрирования, создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников внешней торговли.

Ожидается, что полная модернизация таможенного ведомства, в основном в области использования информационных технологий для обеспечения таможенных операций в автоматизированном режиме, до 2024 года-до 50 %, до 2030 года-до 100 %. Кроме того, доля проектов в области международной электронной торговли, связанных с подачей электронных деклараций, должна быть увеличена до 20 процентов в течение пяти лет, а

затем до 80 процентов.³⁵

Основное стратегическое направление развития таможенных служб также связано с совершенствованием таможенного управления, за счет создания модели «умных» пунктов пропуска, внедрения современных информационных технологий, связанных с прибытием (отправлением) товаров, таможенным транзитом, в том числе с использованием машин, необходимостью совершенствования финансовых функций, чтобы обеспечить целостность сбора платежей, управляемых таможенными органами, а также своевременность их перечисления в бюджет, прозрачность операций, снижение административной нагрузки и финансовых затрат коммерческих и таможенных органов.

Как отметил глава Таможенной службы Российской Федерации Владимир Булавин (Владимир Булавин) в ходе «Часов правительства», проведенных Советом Федерации, дальнейшее развитие Таможенной службы Российской Федерации, в выступлении руководителя ее деятельности в Таможенной службе Российской Федерации, представлены следующие ключевые направления двух стратегий развития таможенной службы Российской Федерации:

2020-Электронная таможня

- Лицевые счета участников внешней торговли;
- Автоматизация применения систем управления рисками;
- Таможенная декларация 16 офисов;
- Автоматическое декларирование товаров и автоматический выпуск товаров;
- Единый Лицевой счет плательщика таможенных платежей.

2030-Умная таможня

- Применение искусственного интеллекта;
- Оценка рисков в режиме реального времени для каждой партии

³⁵ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

продукции;

- «Умные Контрольно-пропускные пункты»;
- Институциональная координация пространства ЕАЭС;
- Современные схемы оплаты;
- Смысловое регулирование электронных лицензий.³⁶

Впервые в стратегии определена миссия таможенной службы Мандат Российской таможенной службы, изложенный в Стратегии-2030, состоит из четырех пунктов:

- 1) содействие развитию международной торговли, росту объема торговли и несырьевого экспорта;
- 2) обеспечение национальной безопасности Российской Федерации, целостности и законности взимания таможенных платежей;
- 3) добиться качественного таможенного управления;
- 4) создание конкурентных преимуществ для законопослушных участников внешней торговли.³⁷

Рассмотрим некоторые положения стратегии, которые указывают на появление новых возможностей, которые могут быть использованы участниками ВЭД в процессе взаимодействия с таможенными органами.

Во-первых, умный контрольный пункт.

В идеале, на интеллектуальном контрольно-пропускном пункте все процедуры контроля выполняются автоматически, что приведет к беспрепятственному пересечению границы без риска для товаров. Основой для функционирования этой модели должна стать единая цифровая платформа. Он будет интегрирован не только с базами данных других регулирующих органов, но и с программным обеспечением технического контроля, системами потокового сканирования и измерения веса и размеров, системами радиационного мониторинга и системами распознавания

³⁶ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

³⁷ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

номерных знаков транспортных средств. Это позволило бы осуществлять все необходимые формы контроля без привлечения должностных лиц. Через зеленые коридоры будут производиться безрисковые товары:

1) автоматическая регистрация прибытия транспортных средств на территорию пункта пропуска;

2) проверить возможность автоматического выпуска товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой (автоматический выпуск декларации на товары);

3) автоматическое помещение под процедуры таможенного транзита;

4) покинуть контрольно-пропускной пункт.

А для движения транспортных средств по красному коридору предусмотрена автоматизация операций, включающая:

1) автоматическая идентификация и фиксация номеров транспортных средств;

2) автоматический контроль веса и размера;

3) автоматические рентгеновские трубки;

4) автоматическое принятие решения о выборе порядка операций.

Во-вторых, в режиме онлайн внедряются методики определения уровня риска для каждой партии продукции. Решение о необходимости принятия мер по минимизации риска, то есть дополнительных мер контроля-проверок, проверок и других мер, станет более объективным и будет зависеть в основном от полных характеристик самих товаров, условий, при которых они пересекают таможенную границу, и серьезности декларанта.

Федеральная таможенная служба планирует создать гибкую, автоматизированную и адаптивную систему управления рисками, основанную на следующих принципах:

- применение искусственного интеллекта;

- техническое приложение, основанное на Принципах обработки данных;

- результаты применения;

- ЕАЭС становится партнером китайской части таможенной службы;
- взаимодействие с деловой информацией.

В-третьих, цифровые технологии станут платформой для общения с бизнесом, транспортниками, а также свяжут таможенные службы и контролирующие органы. «Я хотел бы подчеркнуть, что Digit станет платформой для общения с внешнеторговыми предприятиями, транспортными компаниями, портами и соединит таможенные службы и контролирующие органы. Мы исходим из того, что чем выше уровень цифровизации в сфере таможенного дела, чем выше прозрачность в его действиях и принятии решений, тем выше уровень доверия между декларантом, таможенными органами и другими участниками внешнеэкономической деятельности», - отметил Владимир Булавин.

Поэтому в ближайшие годы участникам внешней торговли будут предложены новые возможности, которые они смогут использовать в процессе взаимодействия с таможенными органами.

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

3.1 Проблемы перемещения грузов морским путем через таможенную границу ЕАЭС

В настоящее время предварительные информационные технологии являются одним из приоритетных инновационных направлений в области электронного обмена данными в сфере таможенного дела. Использование технологии предварительного уведомления упрощает и оптимизирует таможенный контроль и сводит к минимуму время, затрачиваемое на таможенные операции. Все данные о товарах и автомобилях предоставляются в электронном виде и осуществляются до фактического въезда на таможню ЕАЭС. Обязательные заказы на перевозку грузов морским транспортом не только решают проблему длительного пребывания грузов в порту, но и увеличивают пропускную способность пунктов пропуска.³⁸

Состав предварительной информации устанавливается для оценки риска и первоначального выбора объекта таможенного контроля, а также форм и мер, обеспечивающих его осуществление.

В стратегии развития таможенного департамента Российской Федерации до 2020 года также говорится, что обязательное предварительное уведомление о морских пунктах пропуска является одной из ключевых задач. Поэтому рекомендуется изучить опыт внедрения такого механизма в порту Владивосток и других российских портах. В настоящее время распространение технологии обязательного предварительного уведомления о прибытии товаров, перевозимых морским транспортом, на всей территории страны является одной из основных задач таможенной службы Российской Федерации.

³⁸ Дробот, Е. В. Инструменты обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли: Рамочные стандарты Всемирной таможенной организации // Экономические отношения. 2019. - № 4. – С. 319.

Предварительная информация предоставляется через пакет Портала морских портов, который с 2020 года апробирован в пяти российских морских портах: Владивостоке, Калининграде, Новороссийске, Находке и Усташе. Он был разработан не только для ИП, но и для эффективного взаимодействия всех участников, участвующих во внешней торговле и контролируемых морские перевозки внешней торговли.

Сложность внедрения предварительной информационной технологии при перевозке грузов морским транспортом обусловлена особенностями судового транспорта. Судно может перевозить груз от нескольких отправителей и нескольких получателей. С 2012 года активно внедряется рассматриваемая технология морского транспорта. В последние годы, с позитивным развитием международной торговли, ее совершенствование стало чрезвычайно важным.

Многие авторы анализируют проблему первоначального уведомления таможенных органов. Настоящее исследование основано на результатах их анализа. Она основана на наиболее актуальных и информативных исследованиях по современным проблемам экономики и информационных технологий. В процессе изучения поднятых ранее вопросов были рассмотрены научные труды многих авторов.³⁹

Анализируется опыт внедрения и использования комплекса программных средств для реализации предварительной информации и выделения текущих проблем и решений.

Исследование посвящено практике применения предварительной информации в условиях ЕАЭС, оценке существующих проблем и нормативно-правовой базы в этой области. Авторы также внедрились и внедрились ингибирование PI на растениях Южно-Китайского моря.

В своей работе Строева А. проанализирована практика использования предварительной таможенной информации при внеплановой перевозке

³⁹ Попов, В. В. Взаимодействие таможенных органов с бизнес-сообществом с целью повышения качества таможенных услуг //Электронный научный журнал Российской таможенной академии «Таможенный менеджмент». 2018 г. - № 2(3). – С. 351.

грузов морским транспортом. Авторы рассматривают несколько вариантов реализации этих сценариев, выявляют проблемы, возникающие в этом случае, и предлагают возможные решения.

На основе анализа последних исследований мы выявим наиболее актуальные вопросы с предварительной информацией при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским путем и возможные пути их решения.

Децентрализация внешнеэкономической деятельности и интеграция экономики в мировое хозяйство должны регулироваться внешнеэкономическими отношениями. Все эти процессы должны быть обеспечены соответствующими таможенными механизмами и четко определены правовыми нормами. Осуществление внешнеэкономической деятельности предполагает взаимодействие организации с различными государственными органами. Одним из основных таких государственных органов является таможня. Одной из ключевых проблем с предварительной информацией является неполное и неправильное представление информации в таможенные органы, а также отсутствие ответственности за неправильное заполнение формы ПИ и несвоевременное представление этой формы. Это подтверждается статистикой деятельности Владивостокской таможни. Таким образом, за первое полугодие 2020 года была представлена только предварительная информация о 31,8 % объема пополнения запасов. Из них доля расширенной предварительной информации составляет всего 65,6 %.

По всей стране проблемы, связанные с предварительной информацией, в основном носят технический характер (степень информатизации и программной оснащённости, сбои в работе информационной системы) и нормативный (необходимо доработать работу лица, которое управляет процессом ПИ и выполняет его).⁴⁰

Проблема заключается в отсутствии возможности своевременно

⁴⁰ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

предоставлять предварительную информацию. Причина этого заключается в:

- 1) доступ к программному и аппаратному обеспечению;
- 2) несоответствие между участниками внешней торговли при трансграничной перевозке товаров и лицом, подавшим предварительное уведомление.

Для решения этих проблем можно рассмотреть и, опираясь на опыт Владивостокской таможни, специальное место ВТАМО, где участники ВЭД могут заполнить и отправить предварительную информацию сразу после прибытия. В сложных ситуациях они также могут воспользоваться помощью сотрудника таможни. Предлагается создать аналогичные места по всей стране.

К следующим вопросам, связанным с внедрением предварительной информации при перевозке грузов морским транспортом, относятся:

- Проблема контрабанды, недекларирования, сокрытия таможенных товаров в период контроля;
- Заблаговременное уведомление об угрозе монополизации на рынке услуг, а следовательно, инфляции цен, административных и финансовых препятствиях для новых участников рынка, отсутствии конкуренции, монетизации бесплатных услуг;
- Модернизация системы и ввод в эксплуатацию взаимодействия таможни с другими администрациями находится на стадии разработки межведомственных соглашений, единой системы для всех участников ЕАЭС нет;
- Изъясн в пакете «Портал гавани»;
- Перевозчик не располагает всей информацией о грузе, необходимой для расширения предварительной информации;
- Доставка товаров физическим лицам, которые не заинтересованы в предоставлении предварительной информации по единовременному заказу;
- Порядок реализации предварительной информации, касающейся грузов, на морских перевозках не учитывает особенности формирования

движения грузов в случае незапланированной перевозки.

Выявленные проблемы являются наиболее актуальными и должны быть решены как можно скорее. Изучение вышеперечисленных проблем может привести к ускорению процесса регистрации отгрузки груза. Кроме того, решение этих проблем и ускорение процесса регистрации приведет к увеличению пропускной способности портов и повышению инвестиционной привлекательности, что поможет привлечь бюджет в казну.

Обобщены методы, предложенные различными авторами для решения выявленных проблем в области предварительной информации, и предложены следующие наиболее эффективные методы при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским путем:⁴¹

1) усовершенствовать портал «Электронное предоставление информации» и «Морской порт» за счет увеличения возможности корректировки информации, ранее предоставленной заинтересованными сторонами и перевозчиками;

2) в соответствии с законом расследовать правильность заполнения формы предварительной информации и своевременность представления этой формы ответственности;

3) установить перечень стран происхождения наиболее опасной контрабанды. Усилить таможенный контроль за поставляемыми из них товарами;

4) принуждение разработчиков программного обеспечения предоставлять свободный доступ к своим услугам участникам внешней торговли с предварительным уведомлением, предоставляет альтернативу получению дохода в виде упущенной выгоды. Например, вы можете оплатить визит к таможенному представителю;

5) осуществление превентивных мер Федеральной таможенной службы и Антимонопольной службы Российской Федерации в отношении

⁴¹ Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: ав- тореф. 38.05.02 «Таможенное дело». - Саратов, 2018. – С. 521.

предварительной информации о возможной монополизации новых рынков при перевозке товаров морским транспортом;

б) ввести общую форму предоставления предварительной информации о товарах, в которой будут отражены сведения о заявленном количестве товаров и другие виды контроля;

7) совершенствование ЕАИС таможенных органов для включения новых членов ЕАЭС.⁴²

Поэтому внедрение и внедрение предварительных информационных технологий является одной из основных задач совершенствования таможенного контроля в условиях ЕАЭС. Она направлена на увеличение пропускной способности морских портов, сокращение времени таможенного контроля и снижение затрат участников внешней торговли. Существующая практика использования данной технологии показывает целесообразность ее применения и разработки, а также наличие нерешенных проблем. Предлагаемые решения наиболее актуальных проблемных областей позволят усовершенствовать исходные информационные технологии при перевозке грузов морским транспортом, оптимизировать таможенную работу, ускорить товарооборот и развивать международную торговлю на всей территории ЕАЭС.

3.2 Совершенствование таможенного регулирования морского транспорта посредством новых технологий

Технология обновления предварительной информации о товарах и транспортных средствах до их пересечения таможенной границы в значительной степени зависит от необходимости создания безопасного и упрощенного электронного обмена информацией между государственными органами и заинтересованными сторонами. Это положение подтверждается принятием программы «Цифровая экономика Российской Федерации» и стратегии развития таможенных служб до 2030 года. Использование данной

⁴² Попов, В. В. Взаимодействие таможенных органов с бизнес-сообществом с целью повышения качества таможенных услуг. Электронный научный журнал Российской таможенной академии «Таможенный менеджмент». 2018 г. - № 2(3). – С. 351.

технологии при осуществлении морских перевозок позволит минимизировать присутствие представителей морских перевозчиков в портах и ускорить переход на электронный документооборот.

Многолетний опыт использования предварительной информации таможенными органами развитых стран подтверждает актуальность и эффективность использования предварительной информации при осуществлении морских перевозок. В 2019 году российское таможенное ведомство прошло заключительный этап формирования предварительной информации-морской транспорт. Суть технологии заключается в том, что посредством оценки рисков ввозимых товаров, а также предварительных решений по объектам, формам и мерам обеспечения таможенного контроля информация о товарах и транспортных средствах получается заранее до прибытия судна в порт, и, следовательно, информация об электронном: продавце, покупателе, транспортном средстве, маршруте и местонахождении товара, а также другая информация (поставки, пассажиры, сотрудники) объединяется.⁴³

Благодаря институту ПИ участники внешней торговли имеют возможность сократить время временного хранения и начать декларировать товары одновременно с прибытием товаров в порт, получив знак «разрешение на импорт» до прибытия товаров в порт.

Для понимания процесса предоставления предварительной информации необходимо различать информацию, представленную таможенным органам, на обязательную и дополнительную информацию, а также предварительную информацию о товарах (НДФЛ) и окончательные документы судна (ПДС), представленные морским перевозчиком. В свою очередь, оценка таможенного риска требует обязательной информации, дополнительная информация требуется через фитосанитарный, ветеринарный и санитарно-эпидемиологический контроль. Поскольку

⁴³ Дробот, Е. В. Инструменты обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли: Рамочные стандарты Всемирной таможенной организации // Экономические отношения. 2019. - № 4. – С. 319.

предоставление дополнительной информации является добровольным, таможенные органы не могут принять предварительное решение, что сводит к минимуму возможность принятия предварительного решения, а двойное представление информации соответствующим персоналом и морским перевозчиком без определения ответственности за представление информации в первую очередь увеличивает затраты на организацию обмена информацией. Поэтому автор визуализирует этот процесс на рисунке 4.

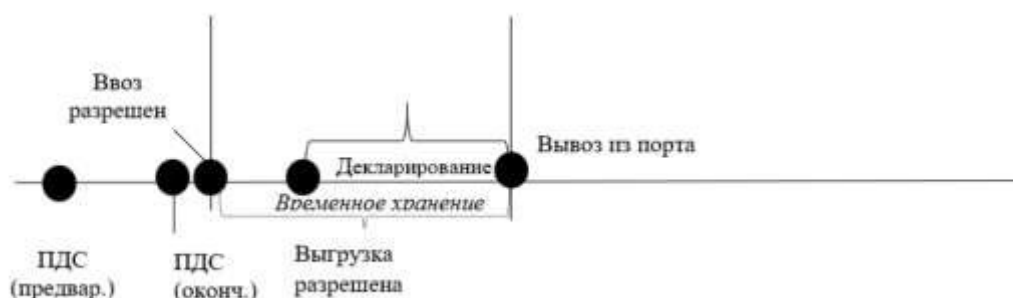


Рисунок 4 - Модель таможенного оформления в морском порту

При этом необходимо отметить, что при подаче предварительной информации во Владвостокской таможне можно зафиксировать низкий уровень (рисунок 5) заинтересованности владельцев товаров в силу отсутствия обязанности предоставлять расширенную ПИТ и отсутствие правовой нормы, устанавливающей ответственность за предоставление недостоверной ПИТ владельцами товаров.

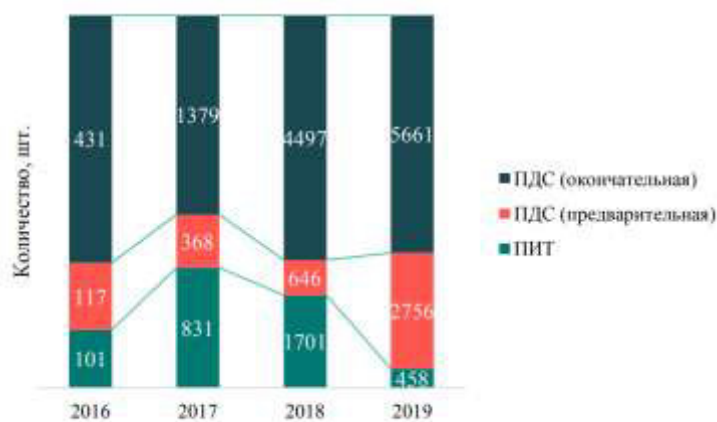


Рисунок 5 - Динамика подачи ПИ в Балтийской таможне за период 2016-2019 гг.

По сравнению с окончательными ПДС, представленными морским перевозчиком, участие владельцев товаров, предоставленных НДСЛ, во Владивостокской таможне в 2019 году составило 8 %. В связи с этим предлагается ввести эту ответственность и утвердить продление срока представления товара владельцу ремонтной станции.

В сотрудничестве с ПИ таможенные органы обеспечивают документооборот, осуществляемый не только должностными лицами таможенных органов, но и должностными лицами Россельхознадзора и Роспотребнадзора, в связи с чем возникает необходимость оперативного взаимодействия этих учреждений, препятствиями для которого являются регулирующие органы других стран (ГКО).)

Согласно существующей нормативной базе Россельхознадзора и Роспотребнадзора, должностные лица этих ведомств должны утверждать решения, касающиеся ввозимой продукции, путем проставления шанхайских транспортных печатей, а таможенные органы инициируют карантинный и фитосанитарный контроль путем проставления печатей «ограничено ХФУ» на бумажных документах.

Большинство пользователей, подключенных к РМР КРС, являются выходцами из Балтийской таможни, перевозчиков и пограничных служб, что свидетельствует о низком уровне участия в использовании портала другими ГКО, которые приняли предварительное решение о введении единой ответственности за обработку ПИ всеми ГКО в морском порту, а также путем внедрения технологии блокчейн и смарт-контрактов для утверждения эквивалентности электронных и неэлектронных знаков и документов, используемых в процессе таможенного оформления. Этот процесс широко используется портами Антверпена и Роттердама.

По мнению авторов, интересным является предлагаемое преобразование ПМП КРС с использованием технологии блокчейн в единую информационную сеть для ГКО и внедрение технологии смарт-контрактов до и после прибытия судна, автоматической обработки ПИ, а также

сингапурский опыт в конкретных формулировках. Итак, согласно рисунку 3, на основе использования смарт-контрактов представляется целесообразным предложить перспективную модель таможенного оформления с использованием PI.⁴⁴

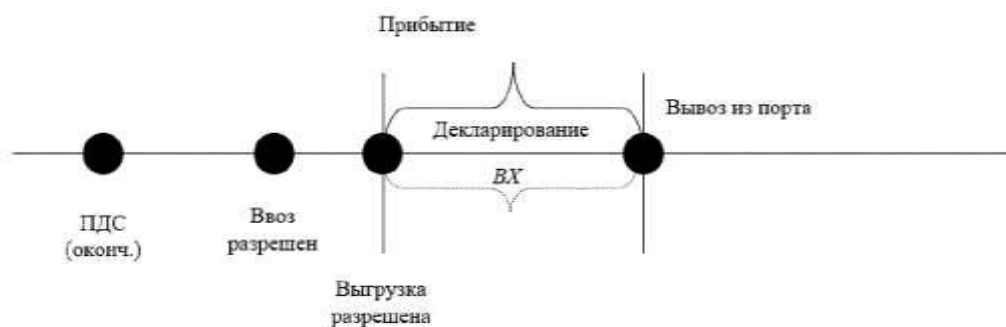


Рисунок 6 - Модель таможенного оформления в морском порту

По нашему мнению, использовать смарт-контракты с предварительным уведомлением можно следующими способами.

До того, как продовольствие поступит на таможенную ЕАЭС. Смарт-контракты используют математические алгоритмы для определения перечня требований к товарам, транспортировке и хранению.⁴⁵

Музей ЕАЭС после таможни. Смарт-контракты используют математические алгоритмы для запроса информации от поставщиков блокчейн-информации о продуктах, их транспортировке и хранении. Используйте SUR для автоматического анализа непосредственно найденной информации. Возможность ввоза товаров на таможенную территорию ЕАЭС определяется автоматически в случае соблюдения требований по обеспечению безопасности, фитосанитарного, санитарного и ветеринарного контроля.

Предлагаемая модель использования ПИ для таможенного оформления

⁴⁴ Попов, В. В. Взаимодействие таможенных органов с бизнес-сообществом с целью повышения качества таможенных услуг. Электронный научный журнал Российской таможенной академии «Таможенный менеджмент». 2018 г. - № 2(3). – С. 351.

⁴⁵ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

в портах означает сокращение подачи ПД до разовых представлений, в которых она позволяет отказаться от процесса разделения ПД на предварительные и окончательные, ускоряя отметку «разрешить разгрузку».

В связи с отсутствием возможности исключить факты регистрации или изменить их содержание, использование смарт-контрактов обеспечит прозрачность полученной информации об импортируемых товарах. Таким образом, технология смарт-контрактов обеспечивает электронное взаимодействие участников обмена информацией, исключает возможные случаи мошенничества с потоком документов, обеспечивает высокий уровень доверия между ГКО и заинтересованными сторонами, а также снижает затраты обеих сторон, связанные с отслеживанием грузов и обработкой документов.

Однако использование технологии смарт-контрактов невозможно без использования технологии блокчейн. Предоставляя предварительную информацию, блокчейн предоставляет возможность собирать и отслеживать такие данные: лицензии, лицензии, сертификаты происхождения. Использование блокчейна имеет свои преимущества для правительств-эта технология облегчает процесс оцифровки документов и доступа к государственным услугам.

Полная функция реализации технологии достигается за счет создания онлайн-информационной базы и сбора информационных систем, которые работают в оригинальном B2G. В ЕАЭС полностью разработана информационная система, позволяющая реализовать торговую экосистему на базе блокчейн-платформы, аналогичной Tradelens. Такая торговая экосистема обеспечит возможность автоматизированной обработки ПИ с помощью математических и криптографических алгоритмов, создавая барьеры для незаконного импорта.⁴⁶

Единая блокчейн-платформа ЕАЭС показана на рисунке 4, и ее

⁴⁶ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

интеграция с глобальной торговой экосистемой четко прослеживается для обеспечения безопасности и автономности присутствия данных.

Интегрированная система ЕАЭС с экосистемой мировой торговли обеспечит равный доступ к информации для государств-членов ЕАЭС и зарубежных стран. На данный момент наиболее глобальной задачей для реализации этой торговой модели является формирование архитектуры экономик государств-членов ЕАЭС в соответствии с цифровыми стандартами, только совместная разработка системы регулирования технологии блокчейн, включая определение других технологий в национальном законодательстве.⁴⁷

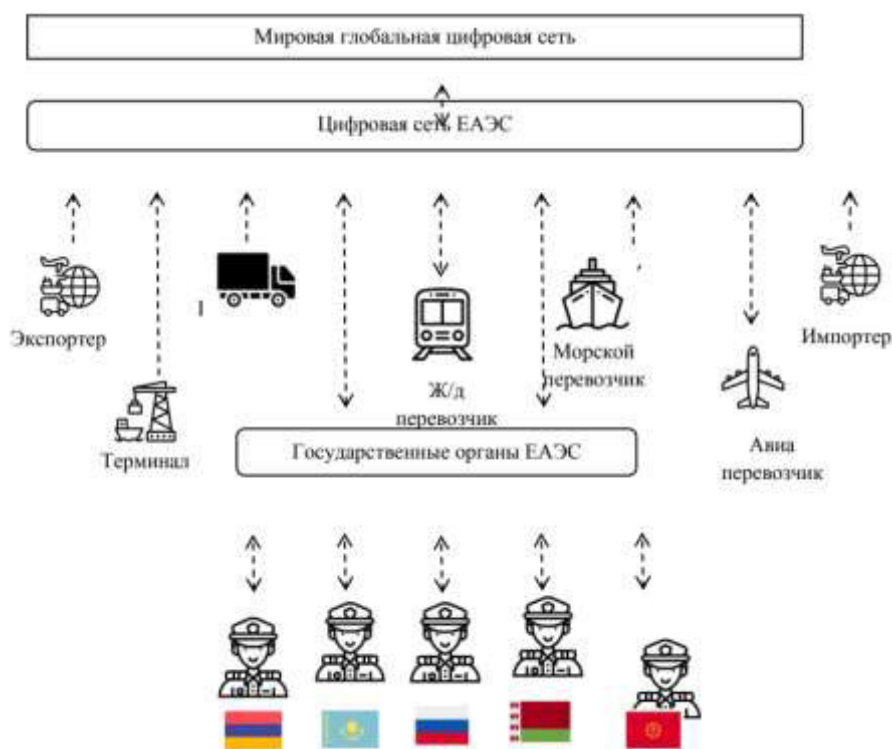


Рисунок 7 - Модель единой блокчейн-платформы ЕАЭС

Исследования показали, что предварительная информационная технология обладает достаточным потенциалом для развития в применении выдвинутых идей.

⁴⁷ Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт является «кровеносной системой» экономики и обеспечивает товарное обращение на рынках разных стран. С помощью транспорта осуществляется перемещение людей, грузов, обеспечение народного хозяйства необходимыми энергетическими ресурсами, строительство инфраструктурных объектов, а также реализация программы развития экономики государства. Сегодня, морской транспорт, благодаря эффективности организации перевозок на дальние расстояния (грузов или пассажиров, в т. ч. большими объемами), является одним из ведущих видов транспорта, занимающем более 80 % грузоперевозок в мировой экономике.

В соответствии с одним из основных принципов, изложенных в пункте 3 статьи 150 Таможенного кодекса ЕАЭС, порядок и условия, при которых товары и транспортные средства пересекают таможенную границу ЕАЭС, подлежат таможенному контролю. Требования этого принципа являются обязательными и распространяются на всех людей, которые перемещают товары и транспортные средства

В связи с этим на таможенные органы в области надзора возлагаются следующие задачи:

- Регистрация и порядок декларирования товаров и транспортных средств;
- установление тарифов, а также антидемпинговых и совместных тарифов, контроль за правильностью их расчетов и своевременной оплатой, принятие мер по обеспечению их взимания в пределах своих полномочий;
- Выявление, предупреждение и пресечение административных правонарушений и преступлений в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза;
- Обеспечивать соблюдение таможенных и таможенных регулятивных мер, а также запретов и ограничений в отношении товаров, перемещаемых через таможенные границы, в пределах своей компетенции;

- Ведение таможенной статистики.

Актуальность исследования вопроса морской перевозки грузов в Российской Федерации обусловлена рядом причин. Главное, что перевозка товаров морским транспортом на таможенную территорию ЕАЭС и на выезд из нее осуществляется в пунктах пропуска на государственной границе Российской Федерации, которые открыты для международных сообщений. На данный момент все проблемы этого транспорта не решены.

Обобщены методы, предложенные различными авторами для решения проблем, выявленных в области предварительной информации, и предложены следующие наиболее эффективные методы при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС морским путем:

В целях совершенствования порталов «Электронное предоставление информации» и «Морской порт» за счет увеличения возможности корректировки ранее предоставленной информации от заинтересованных сторон и перевозчиков.

В соответствии с законом мы должны проверить правильность заполнения формы предварительной информации и ответственность за своевременную подачу этой формы.

Составьте список стран происхождения наиболее опасной контрабанды. Усилить таможенный контроль за поставляемыми из них товарами.

Разработчики программного обеспечения обязаны бесплатно предоставлять свои услуги участникам торговли, чтобы предоставить предварительное уведомление и альтернативу получению дохода в виде упущенной выгоды. Например, вы можете оплатить визит к таможенному представителю.

Осуществление превентивных мер Федеральной таможенной службой и Антимонопольной службой Российской Федерации при предварительной информации о возможных монополистах на новых рынках, морских перевозках грузов.

Ввести общую форму предоставления предварительной информации о товарах, в которой будут отражены сведения о заявленном количестве товаров и информация для других видов контроля.

В целях совершенствования ЕАИС таможенных органов включаются новые члены ЕАЭС.

Поэтому внедрение и внедрение предварительных информационных технологий является одной из основных задач совершенствования таможенного контроля в условиях ЕАЭС. Она направлена на увеличение пропускной способности морских портов, сокращение времени таможенного контроля и снижение затрат участников внешней торговли. Существующая практика использования данной технологии показывает целесообразность ее применения и разработки, а также наличие нерешенных проблем. Предлагаемые решения наиболее актуальных проблемных областей позволят усовершенствовать исходные информационные технологии при перевозке грузов морским транспортом, оптимизировать таможенную работу, ускорить товарооборот и развивать международную торговлю на всей территории ЕАЭС.

По нашему мнению, использовать смарт-контракты с предварительным уведомлением можно следующими способами::

До прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС. Смарт-контракты используют математические алгоритмы для определения перечня требований к товарам, транспортировке и хранению.

После прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС. Смарт-контракты используют математические алгоритмы для запроса информации от поставщиков блокчейн-информации о продуктах, их транспортировке и хранении. Используйте SUR для автоматического анализа полученной информации. Возможность ввоза товаров на таможенную территорию ЕАЭС определяется автоматически в случае соблюдения требований по обеспечению безопасности, фитосанитарного, санитарного и ветеринарного контроля.

Предложенная модель использования ПИ для таможенного оформления в порту означает сокращение подачи ПД до разовой подачи, то есть позволяет отказаться от различия между ПД как предварительным и окончательным, ускорить процесс получения знака «разрешить разгрузку» и сократить количество поданных ПД.

В связи с отсутствием возможности исключить факты регистрации или изменить их содержание, использование смарт-контрактов обеспечит прозрачность полученной информации об импортируемых товарах. Таким образом, технология смарт-контрактов обеспечивает электронное взаимодействие участников обмена информацией, исключает возможные случаи мошенничества с потоком документов, обеспечивает высокий уровень доверия между ГКО и заинтересованными сторонами, а также снижает затраты обеих сторон, связанные с отслеживанием грузов и обработкой документов.

Однако использование технологии смарт-контрактов невозможно без использования технологии блокчейн. Предоставляя предварительную информацию, блокчейн предоставляет возможность собирать и отслеживать такие данные: лицензии, лицензии, сертификаты происхождения. Использование блокчейна имеет свои преимущества для правительств - эта технология облегчает процесс оцифровки документов и доступа к государственным услугам.

Успешное внедрение этой технологии может быть достигнуто только путем построения интерактивного информационного взаимодействия и интеграции информационных систем, работающих по принципу B2G. Мы считаем, что ЕАЭС полностью разработал информационную систему, которая позволяет реализовать торговую экосистему на основе блокчейн-платформы, аналогичной Tradelens. Такая торговая экосистема обеспечит возможность автоматизированной обработки ПИ с помощью математических и криптографических алгоритмов, создавая барьеры для незаконного импорта.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Антонова, Е.И., Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска / Е.И. Антонова, Т.И. Белоусова // Современные информационные технологии и ИТ-образование. - 2017. - Том 13. - № 4. – 187 с.

2 Антонова, Е.И., Развитие технологии предварительного информирования на морском транспорте / Е.И. Антонова, Т.И. Белоусова, Е.В. Дикарева // Информатизация и связь. - 2017. - № 2. – 113 с.

3 Бакаева, О. Ю. Таможенное право: учеб. пособ. / О.Ю. Бакаева - М.: Норма: ИНФРА-М, 2016. - 512 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://lib.maupfib.kg/wpkontent/uploads/Tamogennoe-pravo.kurs-Lekcity_Bakaeva-O.YU-Matvienko-G.V2009-272 - 11.02.2021.

4 Барбышева, Г.И., Практика применения предварительного информирования в условиях действия ЕАЭС / Г.И. Барбышева, А.А. Маренков // Проблемы современной экономики: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Самара, август 2016г.). - Самара: АСГАРД, 2016. – 337 с.

5 Белоусова, Т.И., Современные технологии таможенного администрирования. / Т.И. Белоусова, Е.И. Антонова, Н.А. Шаланина // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - 2017. - № 1. - 127 с.

6 Бондаренко, А.В. Совершенствование механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности при перемещении товаров железнодорожным транспортом. / А.В. Бондаренко М.: Норма: ИНФРА-М, 2018. – 321 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dslib.net/economika-hoziajstva/sovershenstvovanie-mehanizma-informacionnogo-vzaimodejstvija-tamo-zhennyh-organov-i.html>. - 11.02.2021.

7 Витюк, В. В. Методы таможенного регулирования / В.В. Витюк // Таможенная политики России на Дальнем Востоке. 2019. - № 2. - 562 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

http://vfrta.customs.ru/vfrta/images/stories/journal_2017-2_05vituk.pdf -
11.01.2021.

8 Всемирная таможенная организация: [Электронный ресурс]. –
Режим доступа: www.wcoomd.org - 11.02.2021.

9 Голубков, Е. П. Основы маркетинга: учебник. / Е.П. Голубков - М.
:Финпресс, 2017. - 656 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://studfile.net/preview/2896045/> - 04.04.2021.

10Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): ФЗ от
30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 16.12.2019, с изм. от 12.05.2020). [Электронный
ресурс]. – Режим доступа:
[http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=LAW;n=5142;req=doc#052567
50551464093](http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=LAW;n=5142;req=doc#05256750551464093) - 11.03.2021.

11 Грибушенкова, В. А. Документальное оформление экспортных
сделок / В.А. Грибушенкова // Экономика сельского хозяйства России. 2019.
- №12. - 113 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://www.esxr.ru/articles.php?idarticle=3297>. - обращения: 04.03.2021.

12 Гупанова, Ю. Е. Методологические и методические основы
управления качеством таможенных услуг в условиях неопределенности и
риска: монография. / Ю.Е. Гупанова - М.: Российская таможенная академия,
2018. - 164 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://search.rsl.ru/ru/record/01005521113>. - 04.03.2021.

13 Гупанова, Ю. Е. Понятия «Таможенная услуга», «Качество
таможенной услуги»: проблемы определения / Ю.Е. Гупанова // Актуальные
проблемы экономики и права. 2020. - №4(16). – 421 с. [Электронный
ресурс]. – Режим доступа: [https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatiya-
tamozhennaya-usluga-kachestvo-tamozhennoy-uslugi-problemy-opredeleniya](https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatiya-tamozhennaya-usluga-kachestvo-tamozhennoy-uslugi-problemy-opredeleniya) -
02.2021.

14 Датаяшева, А. М., Таможенный контроль: учеб.-практ. пособ. /
А.М. Датаяшева, К.К. Мусаева - Махачкала, 2019. - 94с. [Электронный
ресурс]. – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01008148970>. -

04.02.2021.

15 Диденко, И. И. Основы внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации. / И.И. Диденко - М.: Питер, 2019. - 560 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=19752690>. - 04.03.2021.

16 Дорощенко, Г. И. Экономические и информационные аспекты взаимодействия таможи и бизнеса на современном этапе / Г.И. Дорощенко // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. XLII междунар. науч.-практ. конф. 2020. - № 10. – 376 с. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-i-informatsionnye-aspekty-vzaimodeystviya-tamozhni-i-biznesa-na-sovremennom-etape>. - 04.03.2021.

17 Дробот, Е. В. Инструменты обеспечения безопасности и облегчения мировой торговли: Рамочные стандарты Всемирной таможенной организации / Е.В. Дробот // Экономические отношения. 2019. - № 4. – 319 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ispolzovanie-ramochnyh-standartov-bezopasnosti-v-tselyah-obespecheniya-bezopasnosti-i-oblegcheniya-mirovoy-torgovli>. - 04.03.2021.

18 Дроздова, С.А. Таможенное право: Учебное пособие для студентов, обучающихся по направлениям «Юриспруденция» и «Таможенное дело». / С.А. Дроздова - Экономические отношения 2018. – 364 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/reader/book/112461/#1> - 11.02.2021.

19 Ермилов, И. С. Проведение таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом / И.С. Ермилов // Вестник государственного социально-экономического университета. 2019. - № 2. - 781 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-kachestvom-tamozhennyh-uslug-v-sovremennyh-usloviyah>. - 04.04.2021.

20 Зелинская, М. В., Государственное регулирование

внешнеэкономической деятельности / М.В. Зелинская, А.О. Бондаренко // Международная научно-практическая конференция «Актуальные вопросы права, экономики и управления». Пенза: ООО «Наука и Просвещение», 2017. – 119 с. URL: <https://naukaip.ru/wp-content/uploads/2021/04/МК-762.pdf>. - 04.03.2021.

21 Кнышов, А.В. Совершенствование системы показателей оценки деятельности таможенных органов, особенности ее разработки и применения : монография / А. В. Кнышов. М.: РИО Российской таможенной академии, 2016. - 164 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://rta.customs.ru/nrta/attachments/3756_978-5-9590-0876-5.pdf. - 04.04.2020.

22 Колобкова, В. А., Егоров Ю. Н. Взаимодействие таможенных органов и бизнеса: учеб. пособие. / В.А. Колобкова, Ю.Н. Егоров - М.: ГУУ, 2019. - 185 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pro-books.ru/books/company/books/16492> - 11.02.2021.

23 Котлер, Ф. Маркетинг-менеджмент: учеб. пособ. / Ф. Котлер - СПб.: Питер, 2016. - 656 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.studmed.ru/view/kotler-f-marketing-menedzhment_de03bf0a4f5.html - 04.03.2021.

24 Лоскутова, В. А. Процедуры таможенного контроля морского транспорта // Экономическая наука сегодня: теория и практика : материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 24 март 2020 г.) / редкол.: Б. К. Мейманов [и др.]. Чебоксары : ЦНС «Интерактив плюс», 2020. – 671 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=28932735>. - 04.03.2021.

25 Мазурова, А. К. Морские порты / А.К. Мазурова // Внешнеэкономическая деятельность в России и мире: ВЭД 24. 2019. – 364 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://вэд24.рф/elektronnoe-deklarirovanie-segodnya.html> - 02.2021.

26 Макрусев, В. В. Идея адаптивной метатехнологии управления таможенными институтами / В.В. Макрусев // Экономика: вчера, сегодня и

завтра. 2017. - Том 7. - №11А. – 677 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://макрусев.рф/wp-content/uploads/2018/01/Экономика-11А-2017.pdf> - 04.03.2021.

27 Макрусев, В. В. Маркетинг таможенных услуг: учебник / В. В. Макрусев, В. Ю. Дианова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2016. - 298 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://es.b-ok.cc/book/2912580/74492f>. - 04.03.2021.

28 Макрусев, В. В. Маркетинг таможенных услуг: учебник. – В.В. Макрусев - М.: Изд-во «Проспект», 2017. - 276 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://books.google.ru/books?id=06HyDQAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q&f=false> - 04.03.2021.

29 Макрусев, В. В. Особенности формирования и направления реализации концепции сервисно-ориентированного таможенного администрирования / В.В. Макрусев // Таможенное дело и внешнеэкономическая деятельность компаний. 2019. - № 2 (3). – 136 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/klyuchevye-napravleniya-realizatsii-kontseptsii-servisno-orientirovannogo-tamozhennogo-administrirovaniya>. - 04.03.2021.

30 Макрусев, В. В. Развитие теории и практики таможенного контроля морских судов / В.В. Макрусев // Вестник Московского университета МВД России. 2019. - №3. – 247 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-teorii-i-praktiki-tamozhennogo-administrirovaniya-na-osnove-integrativnoi-kontseptsii-mirovoi-i-otchestvennyi-opyt>. - 04.03.2021.

31 Макрусев, В. В. Сервисно-ориентированное таможенное регулирование: идеи, институты, управление / В.В. Макрусев // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. - №12 – 1242 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/112441>. - 04.03.2021.

32 Макрусов, В. В., Государственные таможенные услуги: монография. / В.В. Макрусов, А.В. Сафронов - М.: РИО РТА, 2019. - 196 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01004404422>. - 04.03.2021.

33 Макрусов, В.В. Вопросы развития теории таможенного сервиса: регулятивный и управленческий аспекты / В.В. Макрусов // Экономика и предпринимательство. 2020. - № 2(91). – 321 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32717977> - 04.01.2021.

34 Максимов, Ю. А., Особенности таможенного контроля в морских портах // Ученые записки Международного банковского института. / Ю.А. Максимов, А.А. Ворона - СПб. 2020. - № 4 (26). – 895 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=37392476>. - 04.03.2021.

35 Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) : ФЗ от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 21.05.2020). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/CGI/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=28165#06511322694523829> - 11.03.2021.

36 Новикова, С. А. Таможенное дело: учебник для бакалавриата и магистратуры. / С.А. Новикова - М.: Издательство Юрайт, 2019. – 201 с.

37 О валютном регулировании и валютном контроле: ФЗ от 10.12.2003 N 173-ФЗ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45458/ - 11.03.2021.

38 О международном коммерческом арбитраже: ФЗ от 07.07.1993 N 5338-1 (ред. от 25.12.2018). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2303/ - 11.03.2021.

39 О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: ФЗ от 03.08.2018 № 289-ФЗ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document> - 11.03.2021.

40 О таможенном тарифе: Закон РФ от 21.05.1993 N 5003-1 (ред. от

18.02.2020). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_1995 - 11.03.2021.

41 Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности : ФЗ от 08.12.2003 N 164-ФЗ (ред. от 01.05.2019). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/ -11.03.2021.

42 Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 10.03.2006 г. № 192 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sigma-soft.ru/txt/D0190/d190092.shtml>. – 11.04.2021.

43 Попов, В. В. Взаимодействие таможенных органов с бизнес-сообществом с целью повышения качества таможенных услуг / В.В. Попов // Электронный научный журнал Российской таможенной академии «Таможенный менеджмент». 2018 г. - № 2(3). – 351 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tam-academy.ru/> - 11.02.2021.

44 Попова, Д. А. Проблемы взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности в рамках ЕАЭС / Д.А. Попова // Молодой ученый. 2017. - № 14. – 179 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/73/12433/> - 04.03.2021.

45 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» // СПС «Гарант». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/chernyavky_ag_tamozhennoe_pravo/. - 04.03.2021.

46 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.07.2014 N98 «Об Инструкции о порядке регистрации или отказа в регистрации декларации на товары». П. 3; [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133 - 11.03.2021.

47 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10 апреля 2018 г. № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом» (в ред. решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31.07.2018 N124) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/18kr0051/> - 11.04.2021.

48 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 N 54 (ред. от 29.04.2020). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133 - 11.03.2021.

49 Себедаш, И.А., Формирование понятийного аппарата логистической деятельности при пересечении товаров таможенной границы Евразийского экономического союза / И.А. Себедаш, Е.Н. Смольянинова // Интеллектуальный потенциал вузов - на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: Материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. (г. Владивосток, апрель 2020 г.). - Владивосток: Издательство ВГУЭС, 2020. - 886 с.

50 Соглашение о Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств (ред. от 31.05.2019). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_95897 - 11.03.2021.

51 Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. N2575-р г. Москва [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/2013/01/14/tamojnya-site-dok.html> – 11.04.2021.

52 Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 N 1388-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ - 11.03.2021.

53 Строева, А.Н. Правовое регулирование и разрешение проблем при перемещении товаров морским (речным) видом транспорта: автореф. 38.05.02 «Таможенное дело». / А.Н. Строева - Саратов, 2018. – 521 с.

54 Таможенный кодекс Евразийского экономического. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315 - 11.03.2021.

55 Трудовой кодекс Российской Федерации: ФЗ от 30.12.2001 N 197-ФЗ (ред. от 24.04.2020). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683 - 11.03.2021.

56 Указ Президента РФ от 10.09.2005 N1062 (ред. от 25.12.2018) «Вопросы военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами»; [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/chernyavky_ag_tamozhennoe_pravo/. - 04.03.2021.

57 Учет, анализ и аудит внешнеэкономической деятельности: учеб. пособие / В. М. Земсков, Л. А. Ляпукина, Р. Х. Исеева [и др.]. Саранск: Принт-Издат, 2016. - 296 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://saransk.ruc.su/upload/medialibrary/aed/2014_Uchet_VED.pdf. - 04.02.2021.

58 Федеральная таможенная служба России // Официальный сайт Федеральной таможенной службы России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru/> - 11.04.2021.

59 Федеральная таможенная служба: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customsforum.ru/news/big/strategiya-2030-ot-elektronnoy-tamozhni-k-intellektualnoy-553679.html> - 11.03.2021.

60 Федеральная таможенная служба: [Электронный ресурс]. – Режим

доступа: www.customs.ru - 11.02.2021.

61 Федеральный закон «Об экспортном контроле» от 18.07.1999 N183-ФЗ. П. 1. - Ст. 24;

62 Хисматуллин, Т. Р. Таможня и бизнес: новые возможности и технологии для участников ВЭД / Т.Р. Хисматуллин // ВЭД 24. Внешнеэкономическая деятельность в России и мире: Деловой журнал о бизнесе, логистике, политике и таможне в контексте ВЭД. 2019. – 651 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://вед24.рф/tamozhnya-i-biznes-novye-vozmozhnosti-i-texnologii-dlya-uchastnikov-ved.html> - 11.02.2021.

63 Чернявский, А. Г. Таможенное право: учебник. / А.Г. Чернявский - М.: ЮСТИЦИЯ, 2016. 556с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/chernyavky_ag_tamozhennoe_pravo/. - 04.03.2021.

64 Чуксина, В.А., Функциональное поле современных технологий в таможенной логистике / В.А. Чуксина, Е.Н. Смольянинова // Интеллектуальный потенциал вузов — на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: Материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. (г. Владивосток, апрель 2020 г.). - Владивосток: Издательство ВГУЭС, 2020. - 999 с.