


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: Административная ответственность за несоблюдение порядка
таможенного транзита в РФ в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 737-узс




М.Л. Шабаева

Руководитель
доцент, к.ю.н.



Е.Н. Шахов

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
доцент, к.э.н.



А.В. Плешивцев

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

Шабелькой Марии Леонидовны

1. Тема дипломной работы

(проекта) Административные ответственности за
необходимость переезда таможенного транзита в РФ
в условиях ЕАЭС

(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 и учебные публикации, таможенная статистика
таможенной статистика

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

вопросов): множественное применение таможенного транзита
при международном перевозках

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.)

таблица, рисунки

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)

Мамов Евгений Николаевич, доцент, к. ю. н

Задание принял к исполнению (дата) 01.02.2021 г.

Шабель

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 90с., 8 рисунков, 1 таблицу, 1 приложение, 53 источников.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕСОБЛЮДЕНИЕ ПОРЯДКА ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

Объект исследования – правоотношения, связанные с применением процедуры таможенного транзита.

Цель исследования – провести анализ процедуры таможенного транзита товаров, а также разработать рекомендации для повышения эффективности таможенного контроля при выявлении и пресечении правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров.

Задачи исследования:

1) рассмотреть сущность, условия, риски применения процедуры таможенного транзита, а также административную ответственность за нарушение порядка и условий;

2) проанализировать работу с выявлением и пресечением правонарушений при транзите товаров в таможенных органах, а также взаимодействия структурных подразделений таможенных и иных государственных органов в части выявления и пресечения правонарушений;

3) разработать модель взаимодействия подразделений таможенных и иных государственных органов при осуществлении контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Методологической основой исследования послужили: изучения документации и информационных материалов; анализ и синтез; восхождения от абстрактного к конкретному.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	7
1 Правовое регулирование таможенной процедуры таможенного транзита	10
1.1 Процедура таможенного транзита: сущность и условия применения	10
1.2 Административная ответственность за нарушение порядка условий процедуры таможенного транзита	24
1.3 Риски и проблемы таможенного контроля в части выявления и пресечения правонарушений в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых под таможенной процедурой таможенного транзита	32
2 Анализ работы с выявлением и пресечением правонарушений при транзите товаров в таможенных органах	45
2.1 Анализ деятельности таможенных органов за соблюдением порядка таможенной процедуры таможенного транзита	45
2.2 Анализ эффективности применения системы управления рисками как способа выявления таможенных правонарушений таможенной процедуры таможенного транзита	47
2.3 Анализ взаимодействия таможенных и иных государственных органов в части выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенной процедуре транзита товаров	53
3 Проблемы борьбы с нарушениями порядка использования таможенной процедуры таможенного транзита и пути их решения.	61
3.1 Проблемы выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров	61
3.2 Перспективы совершенствования выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров	69
Заключение	78
Библиографический список	81

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

ВЭД	–	внешнеэкономическая деятельность
ДЛ	–	должностное лицо
ЕАЭС	–	Евразийский экономический союз
ЗТК	–	зона таможенного контроля
ИТО	–	информационно-технический отдел
КоАП	–	Кодекс об административных правонарушениях
МДП	–	международные дорожные перевозки
ОУ	–	обеспечение по уплате
ПИ	–	предварительная информация
ПП	–	пункт пропуска
РФ	–	Российская Федерация
ТД	–	транзитная декларация
ТК	–	Таможенный кодекс
ТН	–	Товарная номенклатура
ТО	–	таможенный орган
ТП	–	таможенная процедура
ТПл	–	таможенный платеж
ТСМП	–	транспортное средство международной перевозки
ТТ	–	таможенный транзит
УЭО	–	уполномоченный экономический оператор
ФТС	–	Федеральная таможенная служба

ВВЕДЕНИЕ

Развитие мировой экономики связано с ростом международной торговли товарами и услугами. Эффективность международных товаропотоков в большей мере зависит от качества движения товаров от производителя до потребителя, где важную роль занимает международный таможенный транзит.

Активность таможенной системы сейчас нацелена не только на стимулирование внешнеэкономических взаимосвязей и предпринимательской активности в стране и на международном уровне, но также и на повышение эффективности проводимого таможенного контроля в целях выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров. Увеличение товаропотока между странами увеличивает значение процедуры таможенного транзита.

В первую очередь это связано с тем, что многие страны прогнозируют использовать территорию ЕАЭС для транзитной доставки своих товаров в другие страны. Яркий пример тому – КНР, планирующая восстановить так называемый «Шелковый путь», то есть, намерена организовать интенсивное транзитное сообщение между КНР и странами Европы с использованием территории и транспортных возможностей ЕАЭС. Появление данного транзитного коридора увеличит число транзитных перевозок в тысячи раз. В то же время, с ростом товаропотоков прогнозируется увеличение числа нарушений таможенных правил, связанных с процедурой таможенного транзита.

Все вышеперечисленное и обуславливает актуальность темы исследования.

Объект исследования – правоотношения, связанные с применением процедуры таможенного транзита.

Предмет исследования – нормативно-правовые акты, регулирующие данные отношения; правоприменительные акты (дела по административным

правонарушениям, постановления о привлечении к административной ответственности, акты таможенных проверок); таможенная экономическая и правовая статистика; научные и учебные публикации по теме исследования.

Цель исследования – провести анализ процедуры таможенного транзита товаров, а также разработать рекомендации для повышения эффективности таможенного контроля при выявлении и пресечении правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров.

Задачи исследования:

1) рассмотреть сущность, условия, риски применения процедуры таможенного транзита, а также административную ответственность за нарушение порядка и условий;

2) проанализировать работу с выявлением и пресечением правонарушений при транзите товаров в таможенных органах, а также взаимодействия структурных подразделений таможенных и иных государственных органов в части выявления и пресечения правонарушений;

3) разработать модель взаимодействия подразделений таможенных и иных государственных органов при осуществлении контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Эмпирическую базу исследования составили периодические издания, нормативно-правовые документы, данные, полученные в результате изучения и анализа статистики, соответствующие научные разработки по таможенному делу и управлению рисками, а также источники в сети Internet.

Теоретической основой исследования выступают законодательные и нормативно-правовые акты, регулирующие вопросы формирования кадрового резерва в системе государственной службы. Значительную роль в теоретическом осмыслении темы сыграли труды, посвященные государственной службе и управлению персоналом, таких авторов как: В.И. Анненко, В.В. Волкова, И.В. Гавриков, А.А. Дёмин, В.И. Жильцо В.И. и др.

Методологической основой исследования послужили: изучения документации и информационных материалов; анализ и синтез; восхождения от абстрактного к конкретному.

Базой исследования послужили: материалы официальных и специальных источников, официальные материалы государственных органов и ведомственных изданий Российской Федерации; информация, опубликованная в разовых и периодических изданиях.

Структура работы состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка.

Во введении рассмотрена актуальность исследования, обозначены объект, предмет, цели и задачи исследования; методологические и теоретические основы исследования; а также дается краткая характеристика структуры работы. В первой главе рассмотрены теоретические аспекты правонарушений при таможенной процедуры таможенного транзита. Во второй главе проводится анализ работы с выявлением и пресечением правонарушений при транзите товаров в таможенных органах. В третьей главе разработаны предложения по совершенствованию выявления и пресечений правонарушений в таможенных органах в части контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу в соответствии с таможенной процедурой транзита. В заключении подведены итоги.

1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

1.1 Процедура таможенного транзита: сущность и условия применения

Таможенный транзит -представляет собой таможенную процедуру, при которой товары перемещаются по таможенной территории Союза под таможенным контролем.

Международные договоры государств-членов Союза определяют использование процедуры таможенного транзита касательно товаров, перевозимым посредством железнодорожного транспорта.

Расчёт сроков, за который товар должен быть доставлен до таможенного органа назначения относится к компетенции таможенного органа отправления.

ЕЭК имеет право провести корректировку срока таможенного транзита. Предельный срок таможенного транзита не должен превышать срок, устанавливаемый из расчета две тысячи километров за один месяц, но при этом не менее семи календарных дней.

Транспортным средством международной перевозки именуется такое транспортное средство, по средствам которого товары перемещаются по таможенной территории Союза, не покидая её границ.

Сопровождение транспорта, который перевозит товар от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения, предусматривается условиями таможенной процедуры таможенного транзита. Для обеспечения соблюдения норм данной таможенной процедуры, сопровождение осуществляют должностные лица таможенного органа.

Порядок применения ТП ТТ при перевозке (транспортировке) товаров представлен на рис.1.

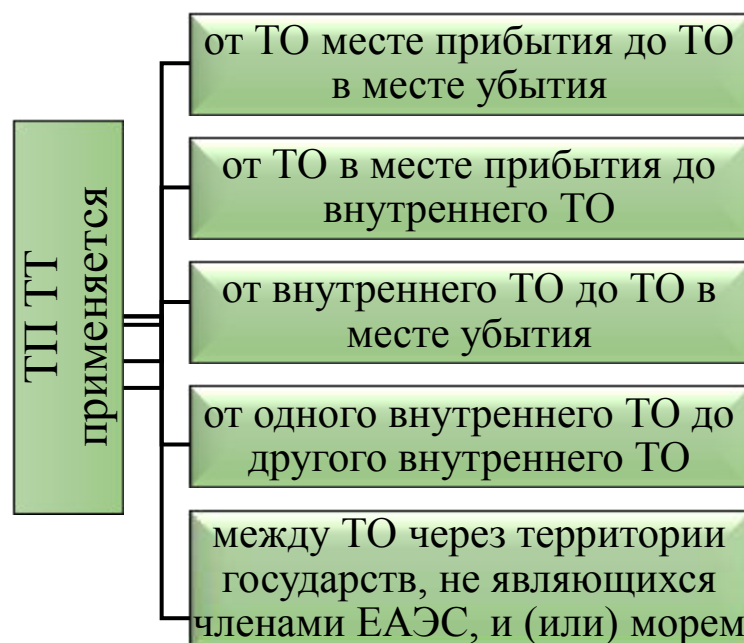


Рисунок 1 - Порядок применения ТП ТТ при транспортировке товаров

Для помещения товаров под ТП ТТ для их перевозки (транспортировки) по таможенной территории ЕАЭС необходимо рассмотреть условия рис.2.

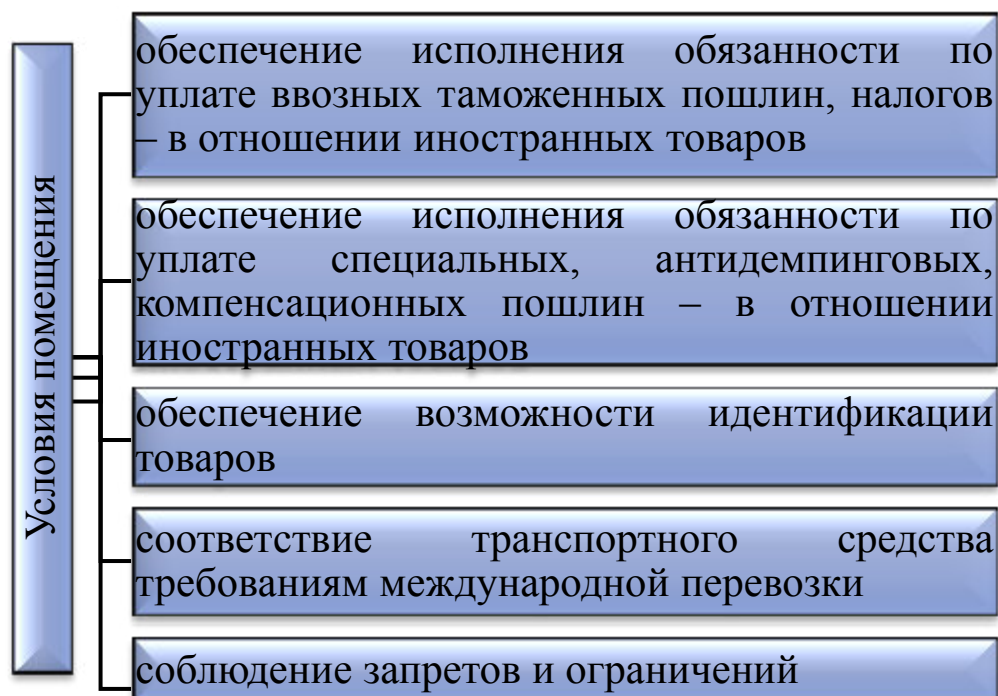


Рисунок 2- Условия помещения товаров под ТП ТТ для их перевозки (транспортировки) по таможенной территории ЕАЭС

Ситуации, при которых принятие решения о сопровождении таможенного транзита является характерными:

- ситуации, когда решение о сопровождении определяется СУР;
- когда был выявлен факт неуплаты таможенных и иных платежей, или факт недостаточного обеспечения уплаты данных платежей;
- при подтверждённых постановлениях в отношении АП, систематического невыполнения обязательств по перевозке товаров.
- при наличии факта неуплаты таможенных платежей.

Ситуация, при которой транспортируемые товары доставляются в таможенный орган назначения, определяется ТК ЕАЭС, как завершение таможенной процедуры таможенного транзита.

К таким документам, которые предоставляет перевозчик таможенному органу назначения относятся:

Документы, относящиеся к товарам перевозимым автотранспортом. Главным условием является соблюдение установленных сроков. Документация должна быть предоставлена не более чем через 3 часа после доставки товаров.

Документы, относящиеся к товарам перевозимым морским, железнодорожным и воздушным транспортом.

Подача декларации должна быть зарегистрирована в течении одного часа после её предоставления должностному лицу таможенного органа. Регистрация таможенного транзита должна быть завершена в течении 4 часов с момента регистрации всех документов на перемещаемые товары.

Таможенный транзит должен быть завершён не позднее 4 часов с момента регистрации должностными лицами таможенного органа всех документов на перемещаемую продукцию. 3

Перевозчик имеет восемь часов на совершение таможенных операций связанных с помещением товаров на временное хранение или

декларирование, после регистрации подачи документов таможенным органам.

Раньше все операции, осуществляемые в пределах данной таможенной процедуры, разделяли на внутренний таможенный транзит (транспортировка товаров между внутренними таможнями одного государства) и международный таможенный транзит (транзитное перемещение грузов через государство). Однако в таможенном кодексе ТК ТС и ныне действующем ТК ЕАЭС данного деления уже не наблюдается.

Внутренний таможенный транзит представлял собой таможенную процедуру, при которой иностранные товары транспортировались по таможенной территории РФ. При данной таможенной процедуре таможенные пошлины и налоги не подлежали уплате, а экономические запреты и ограничения не применялись.

Внутренний таможенный транзит начинался с места прибытия груза на таможенную территорию РФ до таможенного органа назначения.

Главное отличие МТТ и ВТТ заключалось в том, что МТТ применялся для транспортировки иностранных товаров по таможенной территории РФ, начиная с места их пребывания до места их убытия. Однако применения данных таможенных процедур и порядок их завершения были схожи.

Одним из главных условий применения ВТТ являлось письменное разрешение таможенного органа отправления. Письменное разрешение на ВТТ получали: перевозчики, экспедиторы и лица, хранящие товар, находящийся под таможенным контролем.

Для получения разрешения на ВТТ должны были быть соблюдены следующие условия:

- если по отношению к ввезенным товарам был применен пограничный контроль и иные виды государственного контроля в месте их прибытия;
- в тех случаях, когда ввоз товаров в РФ не был запрещен в соответствии с законодательством РФ;

- когда была представлена транзитная декларация в отношении перевозимых товаров;

- в случае, при котором предоставлены разрешения и лицензии в отношении привозимых товаров;

- когда была проведена идентификация товаров. В целях обеспечения возможности обнаружения должностными лицами органа таможни совершения с товарами каких-либо операций. Пломбы таможенных органов применялись в качестве целей идентификации.

- при наличии принятых мер по обеспечению соблюдения таможенного законодательства РФ.

- при условии, если товары транспортируются с таможенными пломбами и печатями, транспортное средство должно было быть надлежаще оснащено.

Для получения разрешения на ВТТ таможенному органу были обязаны быть предъявлены товары и транзитная декларация.

Международный таможенный транзит представлял собой режим, в соответствии с которым иностранные товары перемещались по таможенной территории РФ. Данное перемещение осуществлялось под таможенным контролем в промежутке между местом их прибытия на таможенную территорию РФ и местом их убытия. Условием было то, что выбранный маршрут являлся частью их пути, который начинался и заканчивался за пределами таможенной территории РФ. Таможенные пошлины и налоги не подлежали уплате, а экономические запреты и ограничения не применялись.

Выдача таможенным органом разрешения на транзит товаров являлось началом МТТ, а фактический вывоз товаров за пределы таможенной территории РФ, или помещение товаров под другие таможенные процедуры, являлся завершением МТТ. 3 Письменное разрешение таможенного органа отправления являлось одним из главных условий МТТ.

Получение разрешения на МТТ товаров имел право получить перевозчик и экспедитор. При этом, иностранный перевозчик мог выступать в качестве декларанта товаров.

Лицо, получившее разрешение на МТТ товаров, обязывалось предоставить транзитную декларацию на каждую часть перевозимой партии товаров, в том случае, если в таможенном органе отправления партия перегружалась из одного транспортного средства в несколько транспортных средств.

В процессе транспортировки товаров при МТТ, могла произойти перегрузка продукции на другое транспортное средство, для последующего вывоза с таможенной территории. Данная возможность могла быть осуществима исключительно с разрешения таможенного органа, в регионе деятельности которого происходила данная операция.

В ситуации, когда транзитные товары имели возможность осуществить операцию по перегрузке товаров на другое транспортное средство без повреждения таможенных пломб, печатей и других средств идентификации, то данная операция осуществлялась с предварительного уведомления органа таможни.

Зона таможенного контроля пункта пропуска через государственную границу являлась местом доставки товаров при МТТ.

Чтобы завершить МТТ перевозчик, или иное лицо, должен был предоставить должностным лицам органа таможни назначения перемещаемые товары, транзитную декларацию на данные товары и иные документы на перемещаемую продукцию. 3

Для того чтобы произвести завершение МТТ должностные лица органа таможни назначения обязывались произвести проверку предъявленных документов в целях проверки достоверности необходимых печатей и отметок органа таможни отправления. Убедиться в соблюдении перевозчиком срока и места транзита перемещаемых товаров. А также идентифицировать транспортное средство и транзитные товары.

При условии, если должностными лицами таможенного органа не было выявлено нарушений, в таком случае перевозчику выдавалось разрешение на убытие транспортных средств и товаров.

Должностное лицо таможенного органа назначения проставлял отметку о прибытии товаров в транзитной декларации и транспортных документах с использованием подписи и оттиском личной номерной печати.

В практики случались такие ситуации, когда орган таможни прибытия товаров и таможенный орган убытия совпадали. Для таких ситуаций должностные лица органа таможни руководствовались первому пункту статьи 172 ТК РФ, которым был предусмотрен упрощенный порядок таможенного оформления. Проводилась подача и проверка транспортных и сопроводительных документов к перевозимым товарам и транспортным средствам. Перевозчик освобождался от уплаты таможенных сборов за таможенное оформление. 3

Начало действия ТК ЕАЭС 1 января 2018 года, стало новым этапом в развитии транзита. Некоторые функции транзита были расширены, другие упразднены.

В Таможенном кодексе ЕАЭС были впервые включены положения о прекращении действия таможенной процедуры таможенного транзита.

Решение Коллегии ЕЭК от 13 декабря 2017 года N 170 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры таможенного транзита» организовал новый подход в регулировании ряда вопросов, таких как:

Порядок продления срока таможенного транзита- ранее данный срок регулировался национальным законодательством;

Порядок изменения места доставки товаров, до вступления в силу ТК ЕАЭС место доставки товаров регулировался национальным законодательством;

Порядок получения разрешения таможенного органа на грузовые операции, связанные с товарами, перемещаемыми в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, на замену транспортных

средств, транспортирующих товары, ранее регулировался национальным законодательством;

Порядок получения разрешения на разгрузку, перегрузку и иные грузовые операции с товарами ЕАЭС, перевозимыми в рамках данной таможенной процедуры, с одной части таможенной территории Союза на другую часть через территории государств, не являющихся членами Союза, а также на замену транспортных средств, перевозящих такие товары, или с информированием таможенного органа о совершении данных операций;

Порядок таможенных операций при аварии или действии непреодолимой силы во время перевозки товаров в соответствии с данной таможенной процедурой. Ранее регулировался национальным законодательством;

2 глава ТК ЕАЭС посвящена вопросу таможенной процедуры таможенного транзита. Данная глава, стала значительно объемнее в сравнении с главой 32 ТК ТС. Были написаны новые положения, одни из которых являются новыми, другие впервые вынесены на наднациональный уровень и закреплены в кодексе. Досконально освещены вопросы, которые раньше вызывали затруднения в применении на практике, из-за отсутствия единообразия в их толковании.

Однако в 22 главе ТК ЕАЭС присутствуют ссылки на национальное законодательство. К примеру, в отношении товаров, перевозимых только по территории государства-члена ЕАЭС его законодательством, могут устанавливаться особенности в применении данной таможенной процедуры.

По территории ЕАЭС проходит сеть трансконтинентальных международных коридоров. В их состав входят автомобильные и железные дороги, воздушные трассы и водные пути. Сдерживающим фактором раскрытия транспортного потенциала участков Союза является наличие “разрывов” в транспортных коммуникациях ЕАЭС. Данные “разрывы” не дают возможности всем участникам Союза выстроить оптимальные

логистические цепи в целях повышения международных и внутренних грузоперевозок.

Устранение существующих проблем в транспортной инфраструктуре приведет к притоку инвестиций в международные проекты, расширению возможностей международного сотрудничества и оптимизацию затрат на логистические операции.

Благодаря транспортным системам ЕАЭС, могут быть обеспечены кратчайшие международные связи между Азией и Европой.

В развитие международных транспортных коридоров по линиям Север-Юг, Запад-Восток и Экономического пояса Шёлкового пути, на сегодняшний день заинтересован широкий круг стран.

Определяющим моментом в перспективности содержания такого сотрудничества будут являться таможенные и пограничные процедуры на внешних границах Союза. Ускоренное прохождение таможенных и пограничных процедур на внешних границах ЕАЭС снизит потери для бизнеса, увеличит объемы международной торговли и повлияет на увеличение транзитных грузоперевозок по территории ЕАЭС.

Перспективность развития транзитных коридоров Союза заключается в территориальном расположении ЕАЭС между Китаем и Европой, которые являются крупнейшими торговыми партнерами. Дальнейший рост объемов международной торговли обусловлен глобализацией мировых рынков, текущими экономическими тенденциями и формированием глобальных цепочек поставок. Главная цель развития транспортной программы ЕАЭС заключается в формировании возможностей по привлечению части транспортируемых товаров между двумя мировыми рынками на перемещение товаров по территории ЕАЭС.

Торговые отношения между Китаем, Азиатско-Тихоокеанским регионом и Евросоюзом формируют основной транзитный грузопоток, который заинтересован в перемещении товаров по территории ЕАЭС.

Немалым вкладом в развитие транзитного товаропотока через ЕАЭС служит инициативный настрой правительства Китая по развитию своих регионов в рамках реализации проекта «Один пояс- один путь».

В период за 2017 год объем торговли между Евросоюзом и Китаем составил около 650 млрд. долл. США.

Европейский союз выступает главным покупателем товаров, экспортируемых государствами-членами ЕАЭС (49,8% совокупного экспорта). Страны АТЭС приобрели 25% экспортируемых товаров, из них в Китай- 11,7%

Импортные закупки в странах АТЭС составляют 42,9% совокупного импорта товаров, Европейского союза- 40,6%. Среди стран АТЭС наибольшие объемы приходятся на Китай -23,2%.

Как можно заметить, морской/речной вид транспорта составляет 58,5% физического объема экспортируемых товаров, трубопроводный 21,5% и железнодорожный 17,7%. Импорт товаров осуществляется преимущественно тоже морским/речным видом транспорта 36,4% физического объема импорта, железнодорожным 34,3% и автомобильным 27,1%.

Разветвленная транспортная сеть ЕАЭС может обеспечить транзитные грузоперевозки между Западом, Востоком и странами Юго- Западной Азии.

В целях реализации данной транспортной программы функционирует Транссибирская магистраль, пункты на Достыке и Хоргосе, коридор Север-Юг, а также транскаспийские маршруты, Северный морской путь соединяет страны Юго-Восточной Азии и Европейского Союза.

Главной задачей транспортной программы Союза является обеспечение увеличения транзитных грузоперевозок между Китаем и Европейским Союзом, через территорию ЕАЭС.

К преимуществам транзитных маршрутов между Китаем и Европой через территорию ЕАЭС можно отнести скоростные и денежные составляющие. Данный маршрут намного быстрее чем морской путь через Суэцкий канал и менее затратный, чем авиасообщение из Китая в Европу.

Нахождение ЕАЭС между такими крупнейшими мировыми рынками как Евросоюз, Китай и Азиатско- Тихоокеанский регион наделяет территорию Союза важным экономико-географическим расположением. Данное нахождение побуждает развивать коммуникации, интегрированные с мировой транспортной системой.

На сегодняшний день, проводится активная работа по созданию системы единых цепочек поставок, однако процесс выполнения транспортной программы Союза по интеграции транспортной системы реализуется не в полной мере.

Существующие маршрутные “разрывы” и отсутствие ряда транспортных коридоров между государствами-членами Союза, обуславливают данное положение.

Рассматривая действующие международные транспортные коридоры, располагающиеся на территории Союза, важно отметить возникшую классификацию транспортных коридоров.

Основные транспортные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС:

- коридоры СНГ.
- коридоры Евроазиатской конференции по транспорту;
- коридоры Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН;
- транспортные маршруты ЕврАзЭС;
- транспортные коридоры в Центральной и Восточной Европе;
- коридоры ЦАРЭС;
- железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД;
- коридоры ШОС;

Транспортные коридоры в Центральной и Восточной Европе и коридоры ЦАРЭС включают в себя как автомобильные, так и железнодорожные маршруты.

Поскольку транзитный грузопоток между Европой и Азией осуществляется различными видами транспорта, разумным решением будет создание перечня коридоров по видам транспорта.

Основной транзитный грузопоток по территории ЕАЭС обеспечивает торговля между такими мировыми рынками сбыта как Евросоюз, Китай, Азиатско - Тихоокеанский регион.

На сегодняшний день в государствах - членах Союза ведется работа по увеличению транзитного потенциала для оценки возможностей по привлечению части транзитных грузоперевозок по территории ЕАЭС.

Для достижения этой цели происходит развитие инфраструктуры, диверсификация маршрутов транспортировки и упрощение процедур, связанных с транзитом.

Республика Казахстан провела крупную работу в сфере развития транспортных коридоров и транзитного потенциала.

Были построены и начали работу железнодорожные линии «станция Жетыген- Хоргос/Алтынколь» и «Узень- Берект- Горган», идет работа над развитием перехода Достык-Алашанькоу на востоке страны и западным морским портом Актау.

К особенностям ЕАЭС можно отнести тот факт, что четыре государства- члена Союза относятся к странам, не имеющим выход к морю. Однако данный недостаток компенсируется развитой сухопутной инфраструктурой, которая потенциально может привлечь часть транзитных грузоперевозок между Западом и Востоком.

Такие транспортные коридоры, как Китай - Россия - Европа, Китай - Казахстан - Россия - Европа, Китай - Казахстан - страны Ближнего Востока/ Европа, Балтика - Ближний Восток обеспечивают основную часть транзитного грузопотока.

Основные транспортные коридоры состоят из:

- Западная Европа - Западный Китай;
- Трансазиатская железнодорожная магистраль;
- Транссиб;
- Северный морской путь;

- Транскаспийский международный транспортный маршрут коридор Север - Юг.

Международный транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай» представляет собой автомагистраль, протяжённостью 8445 км., из них 2233 км. проходит по территории Российской Федерации, 2787 км. — Республики Казахстан, 3425 км. — Китайской Народной Республики.

Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км.

Длина Транссибирской магистрали составляет 9288,2 км.

Север - Юг, обеспечивает транспортную связь между странами Балтии и Индией через Иран. Относительно Каспийского моря предусматривает три основных маршрута: транскаспийский, восточный и западный.

Транскаспийский международный транспортный маршрут, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

Железнодорожные маршруты через Достык/Хоргос и далее по территории России и Республики Беларусь, данный коридор условный и подразумевает ввиду разветвленности все железнодорожные сообщения на Европу и Балтику.

Основной транзитный грузопоток будет приходиться на Беларусь, Казахстан и Россию ввиду своего географического положения.

Преимущества сухопутного транзитного грузопотока через территорию ЕАЭС состоят в сроках доставки товаров, коротких расстояниях и стабильности перевозок.

Ценовая политика является главным фактором, оказывающим влияние на конкурентоспособность евразийских транспортных коридоров.

На сегодняшний день, стоимость доставки железнодорожным транспортом контейнера из Китая в Европу составляет в среднем 5000 долларов США за FEU.

Субсидирование Китаем экспорта своей продукции, способствует удержанию уровня тарифов на транспортировку товаров в приемлемых значениях. Сосредоточенность главных промышленных производств в центральных и северо-западных провинциях Китая идет на пользу евразийскому транзитному грузопотоку. Перемещение товаров до морских портов, расположенных преимущественно в восточных регионах Китая, требует временных затрат, составляющих срок до 16 дней. Если взять за внимание перегруженность портовой инфраструктуры на Востоке Китая, можно сделать вывод о потенциальной переориентации транзитных грузоперевозок через территорию ЕАЭС.

Подводя итоги, можно сказать о том, что развитие транзитного потенциала ЕАЭС позволяет выйти на новый уровень конкурентоспособности Союза и бросить вызов глобальным логистическим «монополиям» благодаря привлечению транзитных грузопотоков между Азией и Европой. Наземные транзитные маршруты, проходящие по территории Союза, обеспечивают оптимальные сроки доставки и стоимость транзитных товаров.

Железнодорожные магистрали, проходящие через территорию России, Казахстана и Белорусии организуют инфраструктурную основу данных транспортных коридоров.

Перспектива транзитного потенциала Союза дает возможность переориентации с морских грузоперевозок между Западом и Востоком доли 510%.

Повышение транзитного потенциала ЕАЭС заключается в экономической составляющей. Регулирование конкурентных тарифов для железнодорожного транзита товаров даст возможность для привлечения части товаропотоков морского транспорта между Азией и Европой.

Повышение контейнеризации грузопотоков даст возможность получить прирост транзитных товарных перевозок и сведет к минимуму проблему обратной загрузки.

Наземные транспортные коридоры Союза являются взаимодополняющими составляющими евразийского транзитного потока товаров и не будут являться конкурентами друг для друга.

Роль автодорожного транспорта является ключевой, в сфере обеспечения плотной сети между городами.

1.2 Административная ответственность за нарушение порядка и условий процедуры таможенного транзита

Статьей 143 ТК ЕАЭС «Условия помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита» предназначены условия, при выполнении которых появится возможность поместить товары под ТПТТ.

Упомянутая статья носит комплексный характер, так как некоторые из условий представляют собой отсылочные нормы, за которыми стоит целый блок положений таможенного законодательства ЕАЭС, начиная от соответствующих статей ТК ЕАЭС и заканчивая международными соглашениями.

Первым условием помещения товаров под ТПТТ считается обеспечение исполнения обязанности по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов.

Ст. 146 ТК ЕАЭС трактует порядок внесения гарантии выполнения обязательства оплаты ввозных таможенных пошлин и налогов в отношении лиц, транспортирующие иностранные товары.

Непосредственное обеспечение реализуется по следующему порядку: размер обеспечения для товаров, которые помещены под ТПТТ, складывается исходя из начисленных налогов и таможенных пошлин, которые необходимо было бы оплатить в государстве-члене, где ТО выпускает товары. Если на фактическую дату регистрации ТД, данные товары попадали под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, или при экспорте без предоставления льгот и преференций. Количество уплачиваемых средств обязано составлять не менее количества оплачиваемых налогов и пошлин, оплачиваемых в других государствах

ЕАЭС по локализации, которой транспортировались бы товары, при их помещении под ТПТТ.

Конкретный порядок не касается товаров для личного пользования также международных почтовых отправлений.

Бывает происходит так, что не получается посчитать сумму обеспечения. Такое препятствие связано с частичной нехваткой каких-либо характеристик товара. Примером таких характеристик выступает количество, название, места, где был произведён. Наличие таких характеристик очень важно в полном объёме.

В такой ситуации, обеспечение определяется из физических характеристик товара в натуральном выражении. К таким характеристикам относятся: масса, величина, обилие товара, объём, площадь.

Суммы таможенных пошлин, налогов, уплаченных при предварительном таможенном декларировании, используются плательщиком таможенных пошлин, налогов при перевозке товаров, декларирование которых производилось путем подачи предварительной декларации на товары, в качестве сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов.

По статье 63 ТК ЕАЭС выполнение обязательства по оплате таможенных пошлин, налогов данными вариантами:

- денежные средства (деньги);
- банковская гарантия;
- поручительство;
- залог имущества.

Исполнение обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов может производиться абсолютно любым вышеперечисленным способом.

В ходе анализа статистики принятия ТО обеспечения, наиболее распространенным способом обеспечения уплаты таможенных платежей, применяемых перевозчиками в России, являются банковская гарантия и поручительство. Последнее представляет для исследования наибольший интерес.

Рассмотрим один из способов исполнения обеспечения по уплате пошлин, налогов- банковскую гарантию. Таможенные органы для обеспечения исполнения обязанностей принимают банковские гарантии, выданные банками, включенными в реестр банков, обладающих правом выдачи банковских гарантий, а так же банковские гарантии, выданные ВЭБ.РФ или исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в области таможенного дела.

На сайте ФТС представлен Реестр банков, обладающих правом выдачи банковских гарантий. Из реестра банков мы можем узнать какой банк обладает полномочиями на выдачу гарантий для обеспечения исполнения обязанности по уплате пошлин, налогов.

Вторым условием помещения товаров под ТПТТ является обеспечение исполнения обязанности по уплате специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.

Согласно ст.351 ТК ЕАЭС «Таможенные органы, их задачи и функции» взимание таможенных платежей, а также специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, возврат (зачет) и принятие мер по их принудительному взысканию.

Обеспечение исполнения обязанности по уплате специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин может быть предоставлено 16:

- денежным залогом;
- банковской гарантией;
- поручительством.

Применяемо к товарам, помещаемых под ТПТТ, гарантия выполнения обязанности по оплате таможенных пошлин, налогов и обеспечение исполнения обязанности по уплате специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин не предоставляется во множестве случаях.

При возникновении такой ситуации, когда одно лицо в определённый период времени выполняет множество таможенных операций и ему

необходимо предоставить обеспечение по уплате пошлин, налогов, то лицо имеет право предоставить генеральное обеспечение исполнения обязанности по уплате пошлин, налогов.

ТО принимают генеральное обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, если за счет такого генерального обеспечения таможенные пошлины, налоги, исполнение обязанности по уплате которых обеспечивается таким генеральным обеспечением, могут быть взысканы любым таможенным органом, осуществляющим взыскание таможенных пошлин, налогов.

Третьим критерием, без которого не получится расположить товары под ТПТТ является обеспечение возможности идентификации товаров.

Товары, находящиеся под таможенным контролем, и документы на них, грузовые помещения (отсеки) транспортных средств, помещения, емкости и иные места, в которых находятся или могут находиться товары, подлежащие таможенному контролю, могут идентифицироваться таможенными органами различными путями:

- применение средств идентификации,
- путем отбора проб и (или) образцов товаров,
- подробного описания товаров,
- составления чертежей,
- изготовления масштабных изображений, фотографий, иллюстраций,
- использования товаросопроводительной и иной документации.

Виды средств идентификации товаров и транспортных средств представлены на Рисунке 4 «Виды средств идентификации товаров и транспортных средств».

Идентификация всех товаров, доставка и транзит которых под таможенным контролем производится по территории Российской Федерации автомобильным транспортом, путем наложения пломбирочных устройств повышенной надежности.

Статья 364 ТК ЕАЭС гласит о том, что для транспортировки товаров с использованием таможенных пломб и печатей, транспортное средство обязано быть сконструировано и оборудовано в соответствии с такими правилами: таможенные пломбы и печати безусловно должны быть наложены таким образом, чтобы они были надежными, товары никаким образом нельзя извлечь из отсеков транспорта, не должно быть потайных мест и все без исключения места обязательно должны быть доступными для осмотра товаров ДЛТО.

Существуют некоторые случаи, при которых нельзя удалять, заменять, уничтожать средства идентификации. Данными случаями являются транспортировка скоропортящейся продукции животного, либо растительного происхождения. Ещё одним примером является безвозвратная утрата товара, допустим, в следствие аварии транспортного средства, либо реальная угроза ликвидации.

При таких стечениях обстоятельств, перевозчик обязан быстро среагировать и оповестить ТО о сложившейся ситуации и о замене, изменении либо удалении средств идентификации. Так же непосредственно перевозчик обязан предоставить все возможные доказательства в ТО о наличии таковой угрозы. Во всех остальных случаях, ТО имеют полномочия разрешать, либо сами проводить замену, удаление и уничтожение средств идентификации.

Нет необходимости в том, чтобы накладывать пломбы на транспорт, а также отсеки, где перевозятся живые животные. Такое же убеждение касается и международных почтовых отправлений. Например, не пломбируются почтовые мешки и контейнеры.

Для того, чтобы опломбировать транспортные средства-ТО используют индикаторные пломбы. Такие пломбы состоят из металлической ленты, либо из пластика. Примером используемой пломбы выступает Альфа-М. У данной модели широкий спектр применения, так как применяется для

опломбирования не только транспортных средств, но и дверей помещений, контейнеров, сейфов, инкассаторских мешков, шкафов.

Ещё одним примером является запорно-пломбировочное устройство «Ежик». Такой электронный замок имеет электронную память, также сохраняет информацию о состоянии объекта и автоматически передаёт её на панель управления.

При отождествлении ТО выявляют соответствие испытуемых объектов аналогам, характеризующимся той же совокупностью потребительских свойств, или описанию товара на маркировке, в товаросопроводительных и нормативных документах. На основании приведенного выше определения можно сделать вывод, что идентификация товаров для таможенного контроля относится к установлению идентичности товара по его существенным признакам.

Четвёртым условием помещения товаров под ТПТТ является соответствие транспортного средства международной перевозки необходимым требованиям. Такое требование может быть обусловлено только лишь свидетельством, которое гласит, что транспорт может быть допущен к транспортировке и перемещению товаров под печатями и различными таможенными пломбами.

Свидетельство о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями выдается таможенным органом по заявлению заинтересованного лица не позднее 1 рабочего дня, следующего за днем регистрации указанного заявления, при представлении транспортного средства.

Пятым условием помещения товаров под ТПТТ является соблюдение запретов и ограничений. Товары перемещаются через таможенную границу Союза и помещаются под таможенные процедуры с соблюдением запретов и ограничений.

Запреты и ограничения - применяемые в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза, меры нетарифного

регулирующие, в том числе вводимые в одностороннем порядке в соответствии с Договором о Союзе, меры технического регулирования, санитарные, ветеринарно-санитарные и карантинные фитосанитарные меры, меры экспортного контроля, в том числе меры в отношении продукции военного назначения, и радиационные требования, установленные в соответствии с Договором о Союзе и (или) законодательством государств-членов. Прибывшие на таможенную территорию Союза товары, которые в соответствии с установленными запретами и ограничениями не подлежат ввозу на таможенную территорию Союза, должны быть незамедлительно вывезены с таможенной территории Союза без их выгрузки из транспортного средства международной перевозки, за исключением их перегрузки на другое транспортное средство международной перевозки в целях такого вывоза, международными договорами государств-членов с третьей стороной или законодательством государств-членов.

Если при доставке товаров на таможенную территорию Союза или при их убытии обнаруживается факт несоблюдения запретов и ограничений, то ТО решает запретить ввоз на таможенную территорию Союза или вывоз товаров с таможенной территории Союза. ТО обязан немедленно уведомить перевозчика, а в случае его отсутствия - уведомить лицо, которое имеет право владеть, использовать и распоряжаться товарами во время их ввоза или вывоза

За нарушение порядка и условий процедуры таможенного транзита в законодательстве Российской Федерации назначается административная ответственность, предусмотренная статьями КоАП РФ (16.9,16.10,16.11,16.13 и ч.3 ст. 16.1)¹.

Необходимо помнить о том, что ответственность за соблюдение условий и порядка процедуры таможенного транзита лежит на лице, получившем разрешение на таможенный транзит (под чье обеспечение была открыта

¹Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ (ред. от 5 апреля 2021) // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 05.04.2021.

процедура). Так при завершении таможенной процедуры таможенного транзита товары могут быть помещены на склад временного хранения(далее - СВХ), при этом у декларантов этих товаров должен быть заключен договор хранения с СВХ.

Таможенным законодательством установлены отдельные требования к оборудованию транспортных средств при перевозке грузов по процедуре таможенного транзита (под таможенными пломбами и печатями): таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным способом; товары не могут быть извлечены из опломбированной части грузовых помещений транспортного средства международной перевозки или вложены в них без оставления видимых следов их вскрытия или без повреждения таможенных пломб и печатей; отсутствуют потайные места, в которых товары могут быть спрятаны; места, в которых могут находиться товары, легко доступны для таможенного осмотра товаров.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать выводы о том, что административная ответственность за правонарушения в области таможенного дела (нарушение таможенных правил) наступает в связи с 146 нарушением правил, установленных Таможенным Кодексом ЕАЭС, правил, закрепленных в международных договорах и актах в сфере таможенного регулирования, а также национальных нормативных правовых актах в области таможенного дела. Административная ответственность, с одной стороны, являясь мерой государственного принуждения, выступает в качестве гаранта соблюдения установленных Договором о ТК ЕАЭС, международными договорами норм и правил, как средство предупреждения новых нарушений и преступлений и призвано охранять общественные отношения в области таможенного регулирования и таможенного дела.

1.3 Риски и проблемы таможенного контроля в части выявления и пресечения правонарушений в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых под таможенной процедурой таможенного транзита

Чтобы оценить риски нарушения таможенного законодательства на всех этапах осуществления таможенной процедуры транзита для начала необходимо рассмотреть связь между риском нарушения таможенного законодательства и его основными причинами на различных этапах ТТ.

Одной из основных целей проведения таможенного контроля является соблюдение законодательства как участниками ВЭД, так и должностными лицами ТО, ТО направляют все свои силы на то, чтобы соблюдалось таможенное законодательство Российской Федерации и государств-членов. Для понимания того, какие же меры обеспечивают и помогают соблюдать цели проведения таможенного контроля, необходимо их перечислить. ТО практикуют проведение устного опроса, требуют от участников различные документы, а также необходимые сведения, очень часто случается, что сообщают о проведении таможенной экспертизы. Также осуществляют отождествление объектов таможенного контроля, пользуются средствами проведения таможенного контроля с помощью различных устройств, при ТПТТ применяют ТС и в связи с этим устанавливают конкретный маршрут, по которому перевозятся объекты. Ещё одной мерой будет являться завлечение в процессы таможенного контроля специалиста в той или иной области, в некоторых случаях применяют таможенное наблюдение и непосредственное проведение различных процедур в отношении транспорта и товаров.

ТО имеют право применять перечисленные меры, с помощью которых снижается риск нарушения законодательства. Одной из вышперечисленной мерой проведения таможенного контроля применяемой при ТПТТ является таможенное сопровождение (далее-ТС). ТПТТ выступает как таможенная процедура, в соответствии с которой транспортируемые объекты попадают

под таможенный контроль, в том числе с применением системы управления рисками. ТС с использованием ТПТТ применяется только тогда, когда данная мера определена СУР.

ТО применяют ТС тогда, когда необходимо соблюсти сохранность транспортируемых объектов, которые располагаются под таможенным контролем. ТС представляет собой автосопровождение транспорта, которое везёт товары, если же они являются объектами таможенного контроля. Или же транспорт, попадающий под таможенный контроль.

Рассматриваемая мера даёт гарантии полагать, что транспортируемые грузы будут находиться в сохранности и поднимает уровень соблюдения таможенного законодательства. ТС имеют право производить как должностные лица ТО, так и некоторые компетентные организации, которые назначены в соответствии с законодательством государств-членов.

Перечень случаев, при которых таможенные органы имеют полномочия осуществлять и практиковать ТС:

1) транспортируемые объекты помещены под таможенную процедуру таможенного транзита в нижеперечисленных случаях :

-заинтересованное лицо, имеющее отношение к перевозимым товарам не предъявил гарантию исполненной обязанности по уплачиваемым таможенным пошлинам, налогам.

При отличном случае, лицо, которое собирается транспортировать товары в соответствии с ТПТТ представило в ТО обеспечение по конкретной обязанности в меньшем размере, нежели суммы, предписанной статей 146 ТК ЕАЭС.

- заинтересованное лицо систематически не выполняет свои обязательства при транспортировке объектов, если товары предоставляются под ТПТТ. Следствием является привлечение заинтересованного лица к административной ответственности.

- невыполнение заинтересованным лицом в предоставленный ТО срок своей обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов.

- иные от вышеизложенных случаев.

2) транспортировка товаров иностранного происхождения, которые являются предметом таможенного контроля, когда такие объекты могут транспортироваться без помещения под ТПТТ.

ТС формируется и организовывается ТО отправления. ТС осуществляется одним, либо несколькими должностными лицами ТО, которые имеют полномочия и обязанностями которых является осуществление ТС. Вердикт о проведении рассматриваемой меры закладывается начальником ТО, откуда начинается ТПТТ, либо же УДЛТО, в чьей компетенции является принятие такой меры. ДЛТО отправления имеет обязанность составить заявку на протяжении 10 минут после того, как была обнаружена необходимость организации данной меры. Такая заявка должна быть направлена лицу, которое имеет в своей компетенции принимать решение об осуществлении ТС с использованием оперативных каналов связи.

ДЛТО, которое имеет право принимать решения об организации данной меры, при поступлении заявки обеспечивает ряд действий:

1) принимает решение о применении, либо о неприменении ТС;

Такое решение формируется методом наложения на заявке соответствующей резолюции, где указывается дата и время принятия такого решения в течение 10 минут после получения заявки;

2) копия заявки направляется должностным лицом в подразделение ТО, с использованием каналов связи в течение 10 минут после наложения резолюции.

Должностное лицо, которое имеет право принимать решения об организации ТС, после принятия положительного решения о ТС обеспечивает ряд действий:

1) уведомить декларанта в течение 40 минут в произвольной письменной форме о принятии положительного решения об организации ТС. Так же необходимо осведомить и необходимости уплаты таможенных сборов за ТС,

в котором указывается расстояние, на которое планируется осуществить таможенное сопровождение, а также подлежащая уплате сумма таможенных сборов за ТС;

2) проверить факт уплаты таможенных сборов за ТС.

После подтверждения факта уплаты таможенных сборов за ТС должностным лицом, уполномоченным на принятие решения об организации ТС, обеспечивается:

3) издание приказа (распоряжения) таможенного органа об организации таможенного сопровождения;

4) направление копии приказа (распоряжения) ТО в подразделение ТО, ДЛТО которого создало заявку, с помощью используемых каналов связи;

5) направление таможенного наряда после издания приказа (распоряжения) ТО в место нахождения товаров и транспортных средств международной перевозки, подлежащих ТС.

При использовании такой меры таможенного контроля как ТС, начальник структурного подразделения ТО, безусловно уполномоченный на организацию и проведение ТС, имеет обязанность:

1) определять состав таможенного наряда в зависимости от количества транспортных средств международной перевозки, его разновидности, различных условий перевозки, вида, а также характера товара;

2) назначать старшего таможенного наряда;

3) оформлять предписания на осуществление ТС транспортных средств международной перевозки в двух экземплярах;

4) принимать решение об обеспечении должностных лиц оружием, специальными средствами, средствами транспорта и связи;

5) назначать места, а также время куда должен прибыть таможенный наряд, то есть в соответствующее структурное подразделение ТО (отправления);

6) проводить инструктажа таможенному наряду, разъяснение их прав и обязанностей, объяснение порядка ТС и мер безопасности при ТС;

7) доводить до сведения должностных лиц, входящих в состав таможенного наряда, порядок поддержания связи с ТО, организовавшим ТС, и с ТО, находящимися в пути следования;

8) вручать старшему таможенного наряда (при численности таможенного наряда более одного человека) либо должностному лицу, в должностные обязанности которого входит осуществление ТС, все необходимые документы.

В приказе (распоряжении) ТО об организации ТС указываются:

1) место прибытия таможенного наряда для принятия к сопровождению транспортных средств международной перевозки и место доставки товаров;

2) маршрут движения, если перевозка товаров осуществляется по определенному маршруту;

3) сведения о наличии оружия (его тип, количество, номера, количество боеприпасов).

Так же, система отслеживания грузов при помощи GPS/ГЛОНАСС используется ТО для минимизации и предотвращения правонарушений в процессе преодоления расстояния автотранспортного средства.

При оформлении ТПТТ важно проверить транспортное средство, а именно распознать имеет ли транспорт систему слежения. Если же такой фактор отсутствует, ТО непременно устанавливают систему геопозиционирования GPS/EHDHAC/GPRS и электронное запорно-пломбировочное устройство (ЭЗПУ). После этого, происходит подключение к системе мониторинга, но даже если транспорт оборудован данной системой слежки, то всё равно его подключают к системе. В последующем непосредственно применяется ТПТТ. Если вдруг срабатывает риск и он безусловно требует моментального реагирования, то происходит взаимодействие с органами, которые применяют контроль. В случае, если меры по минимизации риска реально применить в ТО назначения, то контроль производится тогда, когда транспорт приезжает в установленное

место прибытия транспорта. После этого, проводится тщательный контроль и проверка совершения правонарушения.

Зачастую, при соблюдении всех правил, применимых в отношении ТПТТ, риски не срабатывают. Поэтому при прибытии транспортного средства в ТО назначения ДЛТО обязаны снять устройство слежения, затем проверить состояние трекера и ЭЗПУ, и только после всех действий ДЛТО совершается завершение ТПТТ.

ФТС России проведена работа по внедрению безбумажных технологий, в частности технологий декларирования процедуры транзита товаров в электронной форме (табл. 1).

Таблица 1 - Динамика применения электронных транзитных деклараций

	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2019 г. к %	
				к 2017 г.	2018 г.
Количество электронных транзитных деклараций, тыс.	614	940	943	153,5	100,3
Доля электронных транзитных деклараций от общего количества транзитных деклараций, %	60,8	98,8	99,12	-	-

По инициативе ФТС России данная технология активно используется таможенными органами на всей территории ЕАЭС. В соответствии с решением ОКТС от 30 ноября 2016 г. №21/15 с февраля 2017 года, в таможенных органах государств – членов ЕАЭС, которые были определены как пилотные зоны, проводился соответствующий эксперимент, в рамках которого таможенными органами в 2019 году было оформлено свыше 450 тыс. ЭТД, что в 3,5 раза превышает аналогичный показатель 2018 года (свыше 130 тыс. ЭТД) и в 9,1 раза - показатель 2017 года (49,6 тыс. электронных транзитных деклараций).

Сведения таблицы 1 говорят о том, что в 2018 году было оформлено свыше 940 тыс. электронных транзитных деклараций, что на 53,5% больше по сравнению с 2017 годом, и на 0,3% - по сравнению с 2018 годом. Доля

электронных транзитных деклараций в общем количестве транзитных деклараций в отчетном году равна 99,12%, что связано с закреплением в 2017 году обязательности электронного декларирования товаров, помещаемых под процедуру таможенного транзита. Декларирование процедуры таможенного транзита товаров в электронной форме позволяет увеличить скорость совершения таможенных операций, а также повысить качество таможенных услуг. Применяемое с марта 2017 года, предварительное декларирование процедуры транзита до прибытия товаров в пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации (за 30 дней) получило дальнейшее развитие.

В 2019 году таможенными органами оформлено свыше 68 тыс. предварительных транзитных деклараций, что в 1,3 раза больше количества предварительных транзитных деклараций, оформленных в 2018 году (52 тыс. предварительных транзитных деклараций), и в 8,8 раза превосходит количество оформленных предварительных транзитных деклараций в 2017 году (7,7 тыс. предварительных транзитных деклараций).

В 2019 году было продолжено внедрение технологии декларирования таможенной процедуры таможенного транзита в электронной форме. В 2019 году оформлено более 940 тыс. ЭТД, что составляет 99,12% от общего количества оформленных транзитных деклараций. Технология электронного декларирования транзитных товаров активно внедрялась по инициативе ФТС России таможенными органами на всей территории ЕАЭС. В 2019 году в рамках проводимого в таможенных органах государств – членов ЕАЭС эксперимента таможенными органами оформлено свыше 450 тыс. ЭТД, что в 3,5 раза превышает аналогичный показатель 2018 года (свыше 130 тыс. ЭТД). Динамика оформления процедуры транзита в электронной форме представлена на рис. 3.

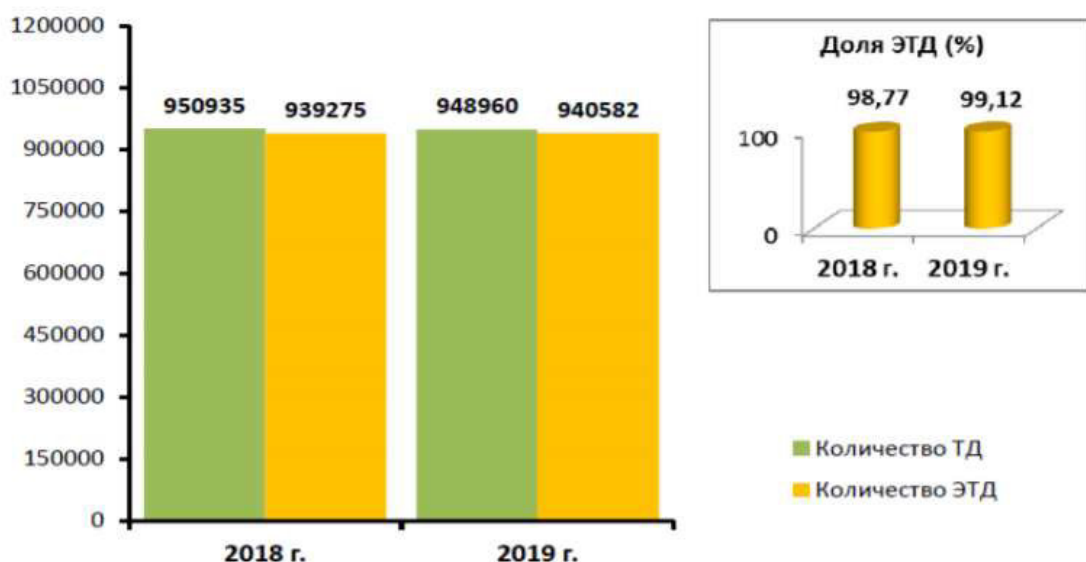


Рисунок 3 - Динамика оформления процедуры транзита в электронной форме

С мая 2019 года начато практическое применение технологии автоматической регистрации ЭТД в таможенных органах, определенных в качестве пилотной зоны, с октября 2019 года – во всех таможенных органах Российской Федерации. Всего в 2019 году автоматически зарегистрировано более 43 тыс. ЭТД или 4,7% от общего количества поданных ЭТД.

С ноября 2019 года автоматизированы все таможенные операции по выпуску ЭТД (за исключением операций, связанных с определением срока транзита и места доставки, а также наложением средств таможенной идентификации). Подготовлены предложения по автоматическому определению места доставки и срока транзита без участия должностных лиц таможенных органов.

В настоящее время общепризнанными международными стандартами таможенного транзита являются положения о таможенном транзите, приведенные в Приложении Е к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция, 1973 г.)¹, и Глоссарии таможенных терминов Всемирной таможенной организации¹.

¹ Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ/GATT) [рус., англ.](Вместе с <Договоренностями в отношении положений о платежном балансе, освобождения от обязательств, о толковании статей II:1 "b", XVII, XXIV, XXVIII>, "Марракешским протоколом...") // Собрание законодательства РФ. 10 сентября 2012 г. N 37 (приложение, ч. VI). С. 2524 - 2538.

На основании действующих положений Киотской конвенции на территории государств-членов ЕАЭС действует законодательство ЕАЭС, решения Коллегии ЕЭК, законодательство государства-члены ЕАЭС в пределах уточнений, допущенных ТК ЕАЭС.

Первое что хочется отметить, это то, что глава 22 ТК ЕАЭС определяет, что законодательством государства-члена ЕАЭС могут устанавливаться особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перевозимых только по территории этого государства-члена, при этом, Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) могут регулироваться особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита, например, в отношении товаров перемещаемых в несобранном, разобранном, некомплектном и незавершенном виде по территории двух и более государств; товаров, перевозимых по таможенной территории ЕАЭС различными (двумя и более) видами транспорта и многие другие вопросы.

В соответствии со ст. 88 ТК ЕАЭС перевозчик или иные лица, являющиеся декларантами товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, рассмотренные ранее, обязаны уведомить таможенный орган о прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС путем представления документов и сведений, предусмотренных статьей 89 ТК ЕАЭС, в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка (транспортировка) товаров, либо путем представления документа, содержащего сведения о номере регистрации предварительной информации, представленной в виде электронного документа, в течение 3 часов рабочего времени таможенного органа с момента уведомления о прибытии.

В соответствии со ст. 105 ТК ЕАЭС при таможенном декларировании используются транзитная декларация, при этом п. 6 и 7 расширяют перечень декларируемых документов и порядок их представления, а именно:

¹Глоссарий таможенных терминов Всемирной таможенной организации // [Электронный ресурс] <https://glossarissimo.wordpress.com/2017/06/16/ru-en-pdf> (Дата обращения: 16.04.2021)

– в качестве транзитной декларации допускается использование транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов;

– в качестве транзитной декларации допускается использование предварительной информации, представленной в виде электронного документа.

Документы, которые могут быть представлены в качестве транзитной декларации представлены на рис. 4.



Рисунок 4- Документы, которые могут быть представлены в качестве транзитной декларации

В Федеральном законе от 03.08.2018 № 289-ФЗ (ред. от 28.11.2018) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вопросам применения таможенной процедуры таможенного транзита в основном посвящена глава 19. Так, п. 2. ст. 116 ФЗ-289 устанавливает, что федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области таможенного дела, могут быть установлены особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перевозимых только по территории Российской Федерации, в том числе иностранных товаров, перемещаемых между таможенными органами, расположенными на территории Российской Федерации, а также случаи,

когда обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов и обеспечение исполнения обязанности по уплате специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин в отношении таких товаров не предоставляется.

В целом схема проведения таможенных операций с товарами, перевозящимися в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, представлена на рис.5.

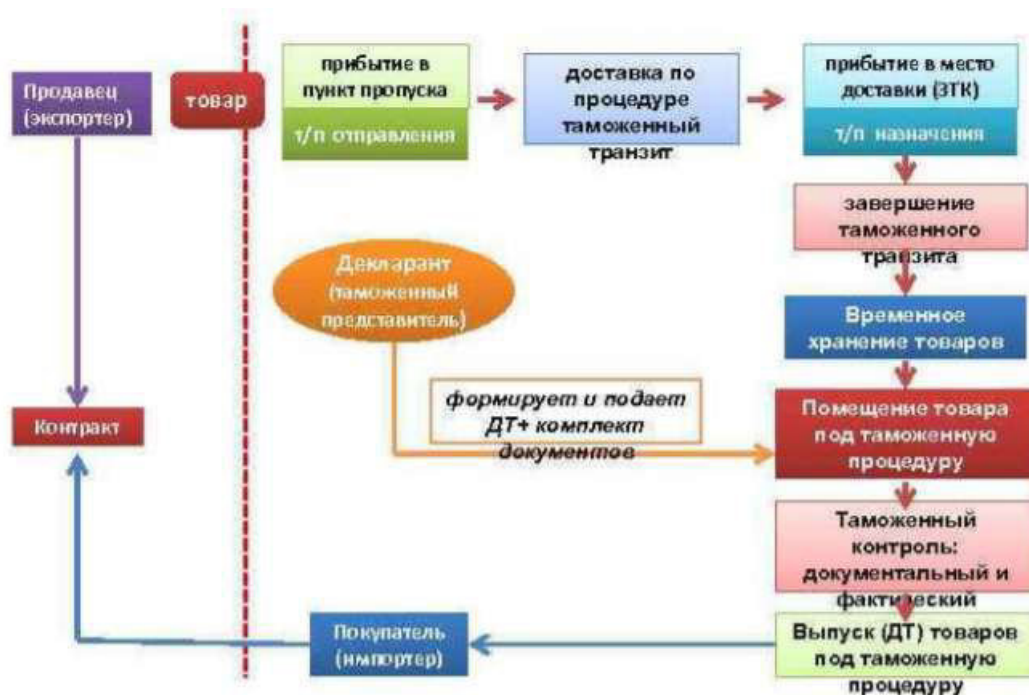


Рисунок 5- Схема проведения таможенных операций с товарами, перевозящимися в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита

Сложилось 3-х уровневое регулирование таможенной процедуры «таможенный транзит». Правовое регулирование производится правовыми нормами на:

- на международном уровне – ГАТТ, Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур;
- на наднациональном уровне – ТК ЕАЭС, Комиссией (решениями ЕЭК);
- на национальном уровне – административно-правовыми актами (законами, подзаконными актами (инструкциями, письмами)).

Таким образом, основная проблема современного состояния нормативно-правового регулирования таможенного транзита ЕАЭС – это большое количество отсылочных норм к законодательству государства-члена ЕАЭС.

Рассмотрев порядок совершения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита можно сделать вывод, что применение устаревших технологий оформления таможенного транзита создает риски для дальнейшего развития евразийской интеграции и реализации перспективных проектов международных транспортных коридоров. Развитие научно-методических принципов совершенствования информационно-технического обеспечения таможенных операций, осуществляемых в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита - один из ключевых вопросов ТК ЕАЭС.

Выводы по 1 главе:

1) основная проблема современного состояния нормативно-правового регулирования таможенного транзита ЕАЭС – это большое количество отсылочных норм к законодательству государства-члена ЕАЭС. Национальное законодательство, регулирующее транзитные операции, представлено федеральными законами и подзаконными актами. Такое обилие законодательных актов создает множество проблем в работе должностных лиц таможенных органов, что связано с отсутствием комплексного системного подхода к нормотворчеству в этой сфере правового регулирования. Положения нормативно-правовых актов, число которых постоянно растет, крайне не последовательно, а иногда и противоречит друг другу, что создает серьезные трудности в их применении на практике. Проанализировав нормативно-правовую базу можно сделать вывод о том, что таможенный контроль транзита товаров регулируют достаточно разные отрасли права, к ним относятся как национальное законодательство, так и международное.

2) анализ условий помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита показал, что таможенный транзит это необходимая составляющая процесса реализации любой внешнеэкономической сделки, предусматривающей трансграничное перемещение товаров. Движение товара от отправителя к получателю предполагает соблюдение комплекса четко очерченных таможенных правил, установленных для целей обеспечения безопасности и исключения возможных рисков несоблюдения законодательства.

3) рассмотрев порядок совершения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита можно сделать вывод, что применение устаревших технологий оформления таможенного транзита создает риски для дальнейшего развития евразийской интеграции и реализации перспективных проектов международных транспортных коридоров.

2 АНАЛИЗ РАБОТЫ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРИ ТРАНЗИТЕ ТОВАРОВ

2.1 Анализ деятельности таможенных органов за соблюдением порядка таможенной процедуры таможенного транзита

Деятельность таможенных органов за соблюдением порядка ТП ТТ происходит на всех этапах проведения таможенных операций и таможенного контроля.

Должностные лица, осуществляют осмотр транспортных средств, прибывших в зону таможенного контроля таможенного поста для завершения таможенной процедуры таможенного транзита. Сначала проводится проверка полномочий водителя, наличия свидетельства о допуске транспортного средства, зарегистрированных документов транспортного средства. Затем проводится внешний осмотр транспортного средства, после чего должностное лицо проводит проверку целостности грузового отсека и средств таможенной идентификации в целях выявления нарушений. После проведенной проверки проводится опрос водителя с заполнением Бланка отчета, если на то есть необходимость, затем Бланк отчета передается должностному лицу, осуществляющему регистрацию прибытия.

Должностные лица, осуществляющая выдачу подтверждения о прибытии транспортного средства в зону таможенного контроля. Первым проводится проверка соблюдения срока таможенной процедуры таможенного транзита. Должностное лицо обращает внимание на замену транспортного средства по пути следования, смену водителя и перегруз товаров. Проводится проверка перевозчика на предмет ранее совершенных нарушений, затем проверяется наличие помарок, подчисток и исправлений в таможенной декларации, коммерческих и транспортных документах. Немало важным является проверка наличия оттисков печатей, штампов, отметок и подписей должностных лиц таможенных органов.

На основе оценки полученных сведений принимается решение о проведении взвешивания транспортного средства. Проводится оценка степени загруженности транспортного средства с учетом их технических характеристик, обращается внимание на заполнение графы 31 ТД; вес и количество товаров; соответствие формализованных документов/бумажного вида и сведений, указанных в электронной копии таможенной декларации. Проводится проверка кодов товаров, которые могут быть использованы в качестве товаров прикрытия, обращается внимание на описание товаров или обобщенное описание товаров.

Далее принимается решение о применении форм таможенного контроля в рамках системы управления рисками, в том числе с учетом использования Бланка отчета, результатов взвешивания и анализа полученной информации. После завершения таможенной процедуры таможенного транзита при размещении товаров на складе временного хранения осуществляется контроль за проведением взвешивания таких товаров. Проводится проверка соответствия количественных и весовых характеристик товаров с данными, заявленными при завершении таможенной процедуры таможенного транзита в транзитной декларации, транспортном (перевозочном) документе.

В случае принятия решения об оформлении завершения таможенной процедуры таможенного транзита, в том числе с указанием выявленных признаков нарушений, регулирующих таможенные правоотношения международных договоров и актов, составляющих право ЕАЭС, и (или) законодательства государства-члена, таможенным органом назначения оформляется такое завершение в возможно короткие сроки, но не позднее 24 часов с момента регистрации подачи транзитной декларации.

При выявлении нарушений применяются меры в рамках системы управления рисками.

2.2 Анализ эффективности применения системы управления рисками как способа выявления таможенных правонарушений таможенной процедуры таможенного транзита

Как отмечалось в первой главе, для автоматизации контроля ТП ТТ была разработана СУР.

Первая проблема функционирования СУР заключается в полной и абсолютной закрытости системы. Эта закрытость, полностью исключает наличие эффективного механизма проверки и контроля адекватности и реалистичности контрольных показателей профилей риска. Это означает, что если на уровне ФТС устанавливаются в профиле риска контрольный уровень цены, например, на шоколадку на уровне 5 долларов США, то не существует никакого механизма узнать об этом и как-то попытаться оспорить корректность такого уровня.

Это ведёт, во-первых, к безосновательному, во-вторых, ошибочно установленному контрольному уровню цены. И он будет действовать до тех пор, пока снова на уровне ФТС не пересмотрят этот ценовой уровень.

Следующая проблема, заключается в регулировании, которое основывается на принципе презумпции злонамеренности участника ВТД уйти от проведения таможенного контроля и уплаты таможенных платежей. То есть, политика государства направлена изначально на то, что каждый участник ВТД, как минимум, не хочет уплачивать таможенные платежи в полном объёме, как максимум, является контрабандистом. На этом основании, все механизмы регулирования направлены на сплошной контроль, что прямо противоречит СУР. Так, например, в ценовых рисках присутствуют товары с нулевой ввозной таможенной пошлиной, а также отсутствуют допустимые пределы минимальных отклонений весовых и объемных характеристик товаров при контроле в пунктах пропуска и помещении на временное хранение. Все это в связке с частью 3 статьи 16.1 Кодекса об административных правонарушениях приводят к бессмысленному и сплошному взвешиванию всех товаров.

Следующая проблема СУР, заключается в отсутствии «глубины» определения рисков, то есть низкий уровень анализа риска. По этой причине целевые риски заостряют внимание на конкретной декларации на товар или на отдельно взятом транспортном средстве, вместо того, чтобы исходить из оценки всех участников ВТД.

У бизнес-сообщества тоже достаточно много вопросов к СУР. Участникам ВТД непонятна методика принятия решений с помощью СУР. И это ещё одна проблема. Непонятна природа статистических данных, на основании которых осуществляется анализ внешнеэкономической и внешнеторговой деятельности компании в рамках СУР, и как осуществляется отнесение компании к «низкой», «средней», «высокой» степени риска, и как следствие мер таможенного контроля применяемых к ввозимым такими компаниями товаров. Наряду с проблемой связанной с тем, что уже при ввозе товара на таможенную территорию ЕАЭС, участники ВТД заранее позиционируются, как потенциальные нарушители, можно говорить о проблеме отсутствия партнёрства между таможней и бизнесом.

Также существует проблема отсутствия функционирования СУР в рамках пост-контроля. В данном случае, необходимо сделать достаточно ценное замечание о том, что в рамках таможенного контроля после выпуска товара (проведения таможенной проверки), СУР используется не в полной мере, а лишь в целях разработки новых профилей риска, на основе, полученной по итогам проверки информации и использовании сведений из баз данных.

К источникам информации, которые использует ФТС для выявления рисков, относят:

- базы данных таможенного органа;
- оперативная информация;
- обращения и жалобы от физических и юридических лиц;
- информация от других государственных органов;
- средства массовой информации;

- результаты служебных проверок;
- оперативно-розыскная деятельность;
- информация, предоставленная на добровольной основе от участников ВЭД;
- правовые и законодательные акты;
- всемирная сеть Интернет.
- система управления рисками предполагает следующие механизмы действия:
 - определение области риска, связанное с вероятностью совершения правонарушений;
 - определение критериев, которые используют для выбора объектов для контроля;
 - наличие профиля риска, который был собран ФТС при помощи таможенной статистики.

Товары, у которых таможенная стоимость ниже, чем контрольные показатели, автоматически попадают под инструкции и распоряжения по «отработке» профиля риска, и проходят, особый порядок при таможенном декларировании с применением дополнительных мер контроля, для минимизации риска. К основным мерам по минимизации таможенных рисков можно отнести¹:

- таможенный досмотр товаров;
- взятие проб и образцов товаров, с последующей таможенной экспертизой товаров;
- принятие решения, структурным подразделением таможни, во время проверки таможенной декларации по направлению товарной номенклатуры;
- принятие решения, структурным подразделением таможни, во время проверки таможенной декларации по направлению проверки таможенной стоимости, затребование дополнительных документов (прайс-листы,

¹ Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 2 : учебник для академического бакалавриата / В. В. Покровская. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. :Юрайт, 2019. — 344 с.10.

экспортная таможенная декларация из страны отправления, документы об оплате на ввозимые товары, выписки из бухгалтерских ведомостей;

- запрос дополнительных документов и сведений для проверки информации, которая содержится в таможенных документах;

- предъявления требований к декларанту по предоставлению оригиналов документов в бумажном виде, которые подтверждают сведения, ранее заявленные в декларации;

- выпуск товара только по согласованию с начальником таможенного поста;

- профили риска постоянно меняются, так же как изменяются рекомендованные цены на товары¹.

Таким образом, применение современных методов системы управления рисками позволит значительно повысить эффективность таможенного контроля, путём ухода от тотальных проверок и концентрации ресурсов таможенных органов для наиболее проблемных товаропотоках, и последующему упрощению таможенных формальностей для импортеров.

Главной целью системы управления рисками является повышение эффективности таможенного контроля, при этом увеличивая скорость перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС, не ослабив таможенный контроль.

Так же, в рамках таможенного контроля после выпуска товара, СУР осуществляет категорирование участников ВТД. Категорирование возможно только при выполнении ряда условий, таких как:

- дата регистрации первой декларации на товары, помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, должна быть ранее даты начала отчетного периода;

- общее количество выпущенных деклараций на товары в отчетном периоде - не менее 100 штук.

¹ Попова, Л. И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств : учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрайт, 2020. — 237 с.

Если хотя бы одно из указанных условий не выполняется, то участнику ВТД, не имеющему ранее установленной категории, устанавливается особая отметка, указывающая на то, что данный участник не подвергался категорированию.

На основании перечисленных проблем, связанных с функционированием СУР, рационально представить выделенные из изученной источниковой базы направления совершенствования таможенного контроля с применением СУР. Фактически, это перспективы развития системы.

Так, первое направление связано с применением профилей риска. Необходима автоматизация процесса выявления признаков нарушений таможенного законодательства, то есть сократить процент выявленных рисков автоматизированных и неформализованных рисков. Фактически, это означает, что необходимо довериться системе (программному продукту) и должностному лицу таможенного органа не вмешиваться в процесс создания профиля риска. Это устранил субъективный фактор полностью. Да, в этом есть определённый риск. Но без этой меры достичь отсутствия влияния должностного лица невозможно.

Второе направление, это изменение модели категорирования участников ВТД. Необходимо воспользоваться опытом зарубежных стран, таких как США, и естественно Евросоюза. Данные государства в полной мере используют категорирование участников ВТД, по степени соблюдения существующего законодательства. В России, используются две модели, заключающиеся в отраслевом подходе и субъектно-ориентированном. При таких методах участника ВТД оценивают, прежде всего, по товару, не рассматривая добропорядочность. Например, отсутствие возбужденных дел, предусмотренных главой 16 Кодекса об административных правонарушениях. Такой подход будет способствовать диалогу между участником ВТД и таможенным органом, потому что участник ВТД

изначально не будет восприниматься как лицо, пытающееся обмануть государство.

Третье направление, это использование дискреционной модели. Данная модель предполагает адаптацию к изменению рынка в реальном времени.

Четвёртое направление совершенствования касается использования СУР в рамках таможенного контроля после выпуска товаров.

Существует и пятое направление совершенствования СУР - совершенствование использования СУР при таможенном контроле товаров для личного пользования. Так, при контроле этой категории товаров система управления рисками все десять лет своего существования не развивалась, а, можно сказать, стояла на месте. Технологии не менялись, методы оценки риска практически не использовались, автоматизация полностью отсутствует. Однако уже положено начало внедрения СУР в перемещения МПО, о чём говорит наличие показателя при разработке зонального профиля риска, а также тех грузов, которые перемещаются через таможенную границу в составе экспресс грузов. Работы в данном направлении достаточно много. Для начала необходимо «наработать» профили рисков. По оценкам экспертов, это может занять продолжительное время.

Рассмотрев проблемы, и выделив пять направлений совершенствования таможенного контроля с применением СУР, в качестве вывода, можно заключить, что СУР важна и необходима. Но не тогда, когда на каждую декларацию на товар, практически по любому виду товара, срабатывает риск со 100%-м досмотром. У истоков этого факта, стоит безусловное отсутствие доверия таможенного органа к бизнесу.

СУР требует доработок по разным направлениям, как до выпуска товаров, так и после него. На наш взгляд, в приоритете, нужно налаживать доверительное отношение между таможенным органом и бизнесом. До тех пор, пока не прекратится повальный таможенный контроль, говорить о сокращении времени на проведения таможенного контроля не имеет смысла. Не стоит забывать о том, что массовый таможенный контроль не

способствует и повышению эффективности его проведения. Потому что проведение любой формы таможенного контроля, особенно таможенного досмотра, занимает много времени у самого должностного лица таможенного органа. А если представить работу таможенного органа на границе с тем же Китаем, где поток перемещаемых товаров очень велик, то на тотальный контроль у досмотровых инспекторов просто не хватит рабочего времени, и товары будут простаивать на СВХ в ожидании проведения таможенным органом назначенных форм таможенного контроля. При этом, как известно, за СВХ необходимо платить. Участник ВТД понесёт не только колоссальные временные, но финансовые издержки.

2.3 Анализ взаимодействия таможенных и иных государственных органов в части выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенной процедуре транзита товаров

При проведении таможенного контроля с непосредственным участием органов Федеральной таможенной службы России довольно часто возникают ситуации, когда сотрудники сталкиваются с нелегальным транзитом¹.

Необходимо рассмотреть на рисунке 5 взаимодействие отделов внутри таможенных органов при выявлении и пресечении правонарушений, возбуждении дела об АП, исполнении по делу взыскании таможенных и пеней перевозчиков за товары. В рамках данного взаимодействия участниками являются: отдел контроля за таможенным транзитом (далее – ОКТТ); оперативно-розыскной отдел (далее – ОРО); отдел административных расследований (далее – ОАР); подразделение товарной номенклатуры происхождения товаров (далее – подразделение ТНиПТ); отдел контроля таможенной стоимости (далее – ОКТС); отдел таможенных платежей (далее – ОТП); отдел распоряжения имуществом и исполнений постановлений

¹ Приказ МВД РФ и Федеральной таможенной службы от 19 июля 2006 г. № 571/671 «Об утверждении Инструкции о порядке совместных действий подразделений органов внутренних дел и таможенных органов при выявлении транспортных средств, находящихся в розыске» // Текст приказа официально опубликован не был. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12048546/> (дата обращения: 06.05.2021).

уполномоченных органов (далее–ОРИИПУО); учетно-регистрационный отдел (далее–УРО).

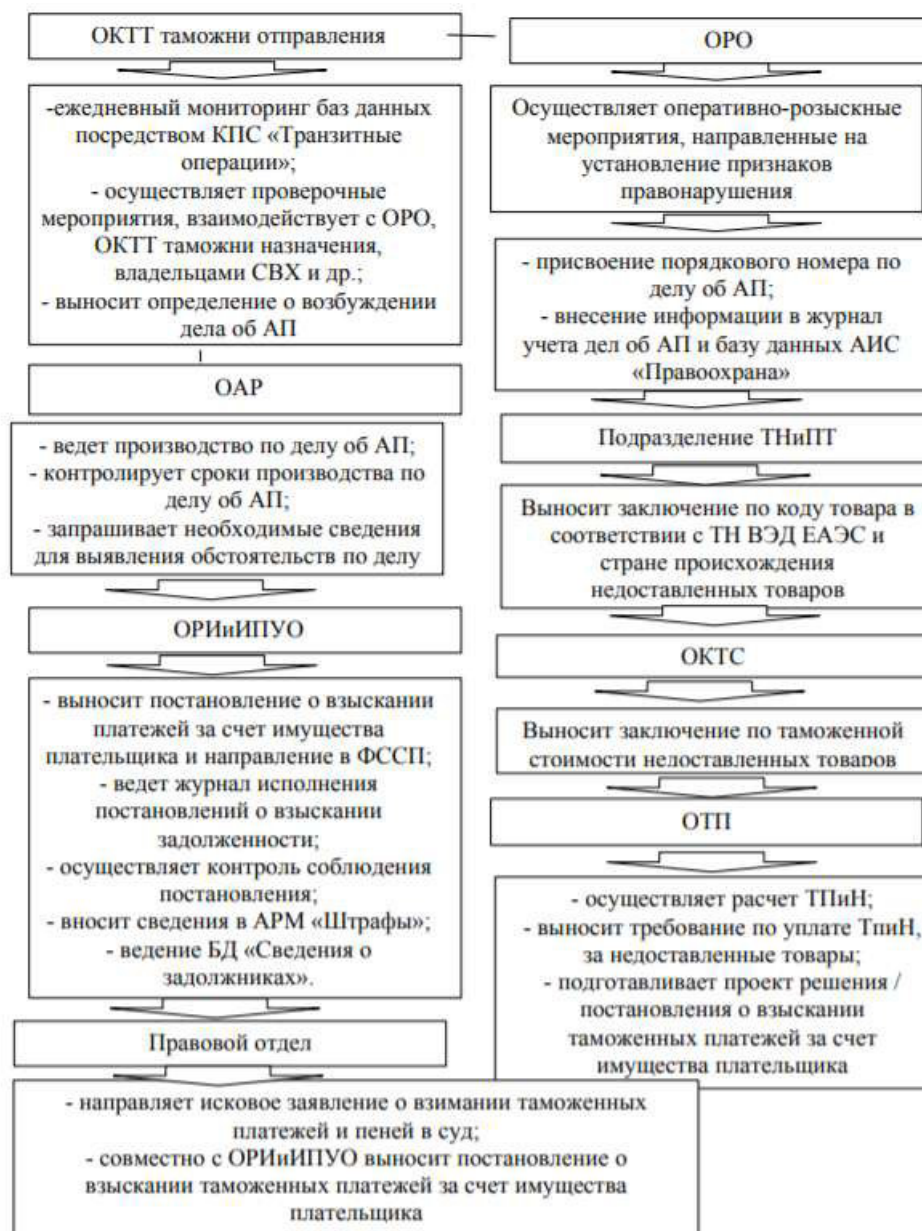


Рисунок 6- Модель взаимодействия таможенных органов

Таким образом, информация, ТД и документы передаются одного структурного к другому по оперативным каналам связи.

По итогам спецопераций, а также по результатам проверочных мероприятий, проведенных на основании полученной от иностранных партнеров упреждающей информации, таможенными органами Российской Федерации возбуждено 54 уголовных дела и 90 дел об АП. Кроме того, на основании полученных правоохранительными подразделениями ФТС России

от иностранных коллег сведений и документов возбуждено 49 уголовных дел и 49 дел об АП (рис.6)¹.



Рисунок 7 – Специальные операции по противодействию «лжетранзиту»

Алгоритм процесса управления рисками представлен на Рисунке 4. Рассмотрим порядок: первым пунктом является сбор и отсортированные по нужным критериям данные о проведенных ТО операций и конечного итога таможенного контроля, который был исполнен и до выпуска товаров, и после него. Второй этап подразумевает под собой описывание индикаторов риска. Третьим шагом является выявление мер по минимизации рисков и по какому распорядку применимы данные меры. Четвертый и пятый шаги подразумевают собой планирование проекта профиля риска и выбор конкретного объекта таможенного контроля. Затем к таким объектам применяются меры по минимизации рисков и как итог, анализ и контроль по применяемым мерам.

¹ Таможенная служба Российской Федерации в 2019 году: Сборник ФТС // Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ [Электронный ресурс] https://customs.gov.ru/storage/document/document_info/2020-03/11/

Рассматриваемый процесс создаёт условия, при которых таможенный контроль становится более эффективным.

Основными направлениями применения СУР при ТПТТ является контроль и выявление правонарушений в отношении:

1) Перевозчиков, осуществляющих таможенную процедуру;

Обеспечивается проведение детального анализа, направленного на выявление объектов потенциального риска при совершении таможенных операций, связанных с завершением ТПТТ. Проводится исследование транспорта и контроль документов, осмотр транспорта, его отсеков на наличие целостности и устанавливается отождествление средств идентификации.

Контроль товаров и транспортных средств производится в отношении перевозчиков, указанных в поступивших из ОКТТ таможенных письмах. В отношении перечисленных фирм проводится взвешивание транспортных средств с товарами на автомобильных весах.

На Южном т/п в ОКТТ для должностных лиц доводится список перевозчиков, перечень которых направляется докладной запиской для осуществления контроля и принятия мер в рамках СУР в случае выявления нарушений. В связи с этим, должностные лица ОКТТ обязаны проверять каждого перевозчика визуально, чему уделяется значительное количество времени при завершении ТПТТ.

Ещё одним направлением применения СУР при ТПТТ является выявление и пресечение товаров, запрещённых как к ввозу, так и к вывозу с таможенной территории ЕАЭС.

Третьим направлением применения СУР при применении ТПТТ является контроль за перемещаемыми товарами в отношении новых участников ВЭД. При проверке поступивших документов должностным лицом ТО могут быть выявлены недостающие документы, недостоверность сведений, скрытие ранее возбуждённых дел об АП в отношении декларанта, перевозчика. Определяет такие риски автоматизированная СУР.

Необходимо отметить, что с каждым годом число участников ВЭД увеличивается. В 2017 г. в оформлении деклараций участвовало 7374 участника ВЭД, в 2018 г. число участников ВЭД возросло на 898 ед. и составило 8272. В 2019 г. декларации оформили 9466 участников ВЭД, что на 1194 больше, чем в аналогичный период прошлого года.

Ориентация на цифровое преобразование становится стратегическим вектором таможенного сотрудничества стран ЕАЭС. В процессе формирования находится современная математическая модель, которая потребует дополнительной работы по созданию прикладных методов и алгоритмов.

Примером включения цифровых технологий в текущую практику международных взаимодействий является цифровая торговля. Физические лица и индивидуальные предприниматели многих стран уже заказывают и продают товары в интернет-магазинах. При этом важно обеспечить соблюдение таможенного законодательства и прозрачный режим прохождения таможенных формальностей.

Одним из актуальных сервисов становится автоматический расчет таможенных платежей и возможность их уплаты с использованием современных электронных банковских инструментов. Совместно с «Почтой России» уже проведен ряд экспериментов по оптимизации процессов оформления международных почтовых отправок, при которых основной объем таможенных операций реализуется информационными системами без участия должностных лиц.

В этой связи ключевой задачей становится организация цифровых транспортных коридоров и создание единой системы таможенного транзита с примененных электронных навигационных пломб.

Заключение отдельного международного договора, регулирующего вопросы отслеживания перевозок товаров по территории двух и более стран с применением навигационных пломб, не только позволит оптимизировать механизмы контроля за товарами, помещенными под таможенную процедуру таможенного транзита, но и сформирует новый механизм применения

электронных навигационных пломб при других перевозках товаров. Проект союзного Соглашения о применении навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров уже подготовлен и направлен для его реализации в государствах.

Принципиально важным становится включение в международную практику процессов информационно-коммуникационного мониторинга за передвижением транспортных средств под таможенным контролем. Данные мероприятия формируют перспективный механизм прослеживаемости товаров.

В условиях перехода на полномасштабную цифровизацию таможенных взаимодействий Федеральной таможенной службой РФ проделана объемная работа. Внедрены технологии автоматической регистрации электронных деклараций на товары и автоматического выпуска товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой. Так, уже в 2018 году с применением цифровых технологий в федеральный бюджет было перечислено только таможенных сборов за оформление деклараций на товары в размере, сопоставимом с затратами на все информационно коммуникационные технологии в таможенных органах. Реализуется технология автоматической регистрации электронных транзитных деклараций, которая на данном этапе ведется исключительно в российских таможенных органах. Перечень таможенных операций, которые могут совершаться информационными системами без участия должностных лиц таможенных органов, постоянно расширяется.

Следует отметить, что Евразийский межправительственный совет утвердил описание эталонной модели национального механизма «единое окно» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности. Утверждены основные принципы, функции модели и перечень государственных процедур и услуг. Задача единого окна - упрощение процедур торговли. Таким образом, своевременно будут осуществляться таможенные процедуры, упростится система получения лицензий и сертификатов, оформление налоговой отчетности.

В 2020 году завершена подготовка проекта Соглашения об особенностях применения обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов и пошлин при транспортировке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Ведущей целью Соглашения является создание эффективной системы обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин и налогов при таможенном транзите товаров. Включенный в проект Соглашения «преференциальный» алгоритм позволит сократить издержки участников внешнеэкономической деятельности при совершении транзитных перевозок в рамках Экономического союза.

В 2020 году был создан Комитет по вопросам устранения разногласий и спорных ситуаций и обеспечения свободы перемещения товаров в ЕАЭС. Его главной задачей стала разработка и обоснование рекомендаций по устранению препятствий, возникающих при перемещении товаров во взаимной торговле государств.

Актуальным вопросом, требующим решения в рамках Союза, является развитие единой системы транзита товаров. Обеспечение транспарентной и максимально комфортной транзитной системы будет содействовать инвестиционной привлекательности как Союза в целом, так и каждого из стран-участников.

Еще одной приоритетной задачей является дальнейшее развитие института уполномоченного экономического оператора (УЭО) в государствах - членах ЕАЭС. В частности, Евразийской экономической комиссией проводится анализ проблемных вопросов, препятствующих развитию института УЭО, и их принципиальное рассмотрение для выработки мер по урегулированию возникающих споров.

Так как основу таможенных правоотношений составляет таможенное декларирование товаров, актуализируется работа по совершенствованию правил заполнения таможенных деклараций. На повестке дня - максимальное упрощение порядка заполнения таможенных деклараций, при поддержании

качества данной работы. Важно исключить дублирование сведений, улучшить порядок включения в декларацию текстовой информации и минимизировать ее объем.

Одновременно реализуются меры по дальнейшему развитию механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности, предусматривающие выработку и обоснование эффективных инструментов по его внедрению в практику работы. Данный механизм позволит развить экспортный потенциал Союза, активизировать выход продукции экспортеров стран Союза на новые рынки, нивелировать существующие противоречия внутри стран Союза при осуществлении внешнеэкономической деятельности, усилить межведомственное взаимодействие контролирующих органов, повысить качество и сократить сроки предоставления государственных услуг, оптимизировать использование ресурсов, в том числе трудовых, повысить прозрачность и предсказуемость коммерческих бизнес-процессов.

Выводы по 2 главе:

1) основными методами выявления административного правонарушения в области таможенного дела являются выявление административных правонарушений при проведении таможенного оформления и таможенного контроля с применением системы управления рисками.

2) административные правонарушения пресекаются с помощью привлечения лиц к административной ответственности путем назначения им административных наказаний. На практике таможенными органами применяются следующие виды административных наказаний за совершение правонарушений при таможенном транзите товаров: предупреждение, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, административный штраф.

3 ПРОБЛЕМЫ БОРЬБЫ С НАРУШЕНИЯМИ ПОРЯДКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

3.1 Проблемы выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров

Проанализировав практику взаимодействия таможенных органов России в целях предотвращения нарушений таможенного законодательства, представляется возможным выделить ее сильные, слабые и нейтральные стороны по основным элементам системы.

По результатам проведенного анализа установлено, что современная система взаимодействия таможенных постов и правоохранительных подразделений таможенных органов, в целях предотвращения нарушений таможенного законодательства, построена на развитой нормативно-правовой и организационной основах. Данная система характеризуется следующим:

- сформирована политика такого взаимодействия, определены его цели и задачи, выделены объекты и субъекты, установлены основные направления, применяется широкий спектр его форм и методов;
- осуществляется управление взаимодействием: выделены его органы и центры ответственности, развита система планирования взаимодействия, систематически проводится анализ и оценка его практики;
- достаточно развитой является нормативно-правовая и документальная основы взаимодействия;
- применяется ряд современных технологий взаимодействия, в частности развит электронный документооборот, применяются автоматизированные информационные системы и пр.

Нейтральными позициями практики взаимодействия являются схемы и алгоритмы взаимодействия, а также электронный документооборот и автоматизированные информационные системы в аспекте взаимодействия.

Основная слабая сторона - система сетевого взаимодействия, так как таковая отсутствует.

Наличие всех обозначенных позиций (нейтральные, слабые) отрицательно сказывается на существующей нормативной и технологической основах практики взаимодействия, а значит являются проблемами данной системы.

Охарактеризуем эти проблемы.

1) Проблемы нормативной основы взаимодействия.

Основными правовыми актами, нормативного и ненормативного характера, регулирующими вопросы взаимодействия являются следующие:

- Стратегия развития таможенной службы РФ до 2020 г. определяет политику в этой сфере и закрепляет необходимость развития внутриведомственного взаимодействия по борьбе с преступлениями и правонарушениями таможенной сферы;

- требования необходимости осуществления внутриведомственного взаимодействия содержатся в Положениях об органах системы ФТС, Положениях о структурных компонентах (отделах) ФТС, РТУ, таможен, Положениях о должностных лицах таможенных постов и иных правоохранительных подразделений таможенных органов. В этих положениях также закреплены основные направления деятельности таможенных органов в аспекте взаимодействия, задачи и функции должностных лиц в отдельных аспектах взаимодействия;

- приказами ФТС приняты правила и инструкции взаимодействия в отдельных аспектах правоохранительной деятельности;

- актами ФТС утверждены регламенты таможенных органов в отношении отдельных аспектов их правоохранительной деятельности (например, оперативно-розыскной). Эти документы носят закрытый в аспекте свободного доступа характер, имеют гриф «Совершенно секретно», «Секретно» и «Для служебного пользования». В этих регламентах

содержатся и положения о внутриведомственном взаимодействии в рассматриваемой сфере.

В целом высоко оценивая нормативную основу взаимодействия, все же необходимо указать, что в ней имеются недостатки, поскольку:

- существующая система взаимодействия недостаточно формализована;
- у должностных лиц таможенного поста имеются сложности в понимании отдельных механизмов и процедур взаимодействия;
- у должностных лиц таможенного поста при совершении действий по предотвращению нарушений таможенного законодательства нередко возникают ошибки.

Решению этих проблем будет способствовать формирование алгоритмов взаимодействия.

2) Проблемы технологической основы взаимодействия.

Как показал проведенный ранее анализ, в практике взаимодействия таможенных постов и правоохранительных подразделений таможенных органов в целях предотвращения нарушений таможенного законодательства применяются как традиционные, так и современные формы. К последним, в частности, относится использование электронных каналов связи, в том числе защищенных.

При осуществлении взаимодействия таможенные посты эксплуатируют ведомственные информационные системы закрытого доступа, а также соответствующие системы связи и системы передачи данных, применяют средства защиты информации, включая средства криптографической защиты, в соответствии с законодательством РФ.

При осуществлении своей правоохранительной деятельности таможенные посты пользуются ведомственными информационными системами (Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов - ЕАИС «Таможня и право»), а также создают собственные банки данных.

Вместе с тем, как показывает проект стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 г., электронные средства в аспекте правоохранительной деятельности таможенных органов развиты недостаточно. Так, в частности, не развито административное расследование и дознание в электронном виде, недостаточна цифровизация документирования оперативно-розыскной деятельности (информационный массив электронных дел оперативного учета и автоматизация процессов правоохранительной деятельности, отсутствует глобальная система прослеживаемости дел).

Все эти недостатки отрицательно сказываются на самой практике правоохранительной деятельности таможенных постов и иных таможенных органов в целом, и на практике их взаимодействия в частности. В аспекте взаимодействия, из-за недостатков указанной системы наблюдается:

- сложность процедур взаимодействия из-за значительного числа их этапов;
- замедление процесса обмена информацией;
- увеличение сроков принятия решений.

Устранение этих проблем - одно из перспективных направлений развития правоохранительной деятельности таможенных органов.

Решение обозначенной проблемы видится в создании системы сетевого взаимодействия и использовании потенциала электронных средств взаимодействия.

Как было указано ранее, развитие нормативной основы взаимодействия предлагается осуществить посредством разработки алгоритмов взаимодействия, ее технологической основы - посредством формирования сетевого взаимодействия и развития его электронных средств. Охарактеризуем основные мероприятия в рамках реализации обозначенных мер.

- 1) разработка алгоритмов взаимодействия.

Разработка алгоритмов взаимодействия необходима для формализации системы взаимодействия, упрощения понимания механизмов и процедур

взаимодействия (для должностных лиц таможенного поста), профилактики ошибок при совершении действий по предотвращению нарушений таможенного законодательства.

В частности, должна быть сформирована база следующих алгоритмов:

- общие алгоритмы: первый - предотвращения административных правонарушений, второй - преступлений в таможенной сфере;
- частные, применительно как к правонарушениям, так и преступлениям в таможенной сфере: профилактика совершения, выявления фактов совершения, задержания товаров и документов, задержание лиц и пр.;
- частные, в отношении административных правонарушений в таможенной сфере: проведения расследования, возбуждения дела, производства по делам;
- частные, в отношении преступлений в таможенной сфере: дознания (в полной и сокращенной формах), неотложных следственных действий, оперативно-розыскной деятельности;
- специфические, по видам дел: по выявлению контрабанды наркотических средств, алкогольной продукции, наличных денежных средств и пр., по выявлению уклонения от уплаты таможенных платежей и пр.

В этих алгоритмах должны быть выделены все основные аспекты взаимодействия: согласование организационных вопросов, уведомление вышестоящих органов, отправка документов и пр.

Все эти алгоритмы должны быть доведены до сведения таможенных постов и применяться ими в аспекте взаимодействия с правоохранительными подразделениями таможенных органов для предотвращения нарушений таможенного законодательства.

2) формирование сетевого взаимодействия

Под сетью здесь понимается совокупность субъектов взаимодействия (таможенных постов и правоохранительных подразделений таможенных органов) и связей между ними, направленных на предотвращение нарушений

таможенного законодательства, посредством создания вертикальных и горизонтальных связей в электронной среде. Под сетевым взаимодействием - информационное и иное сотрудничество, объединение ресурсов в целях повышения эффективности правоохранительной деятельности таможенных органов на базе существующей ведомственной информационной системы закрытого доступа.

Цель построения сетевого взаимодействия - создание эффективного сотрудничества для осуществления таможенными органами правоохранительной деятельности с целью предотвращения нарушений таможенного законодательства.

В результате такого взаимодействия должны быть сформированы совместные (сетевые) группы с использованием ресурсов нескольких таможенных органов для совместной деятельности, направленной на достижение общей цели - предотвращение нарушений таможенного законодательства. Само же взаимодействие основывается на принципе сетевого партнерства.

Основными партнерами (участники сетевого взаимодействия) в рамках рекомендуемой системы сетевого взаимодействия будут являться:

- таможенный пост - таможенный пост;
- таможня - таможня, отдел таможни - отдел таможни;
- таможенный пост - таможня, таможенный пост - отдел таможни;
- таможенный пост - РТУ и специализированные подразделения РТУ.

Непосредственное управление сетевым взаимодействием должно осуществлять РТУ.

В настоящее время организация сетевого взаимодействия рассматривается как актуальная и эффективная форма достижения цели практически в любой сфере, в том числе и в правоохранительной деятельности.

Сетевое взаимодействие в рамках партнерства должно применяться:

- для обмена информацией, данными, прогрессивным опытом между различными постами, а также постами и правоохранительными подразделениями таможенных органов;
- для проведения совместной работы (отдельных мероприятий правоохранной деятельности) постов, а также постов и правоохранительных подразделений таможенных органов;
- для обсуждения проблемных вопросов и поиска путей их решения и многое др.

Использование сетевого взаимодействия расширит формы, методы и направления взаимодействия его субъектов, способствует интеграции опыта, возможностей, знаний и ресурсов его участников для осуществления деятельности в аспекте предотвращения нарушений таможенного законодательства и будет выгодно всем его субъектам - партнерам взаимодействия, так как обеспечит взаимную компенсацию недостатков ресурсов и усиление преимуществ каждого конкретного из них.

Осуществляться сетевое взаимодействие должно на базе электронной платформы, для совместного наполнения его баз с возможностью совместного использования в режиме закрытого авторизованного доступа.

В качестве платформы сетевого взаимодействия могут применяться электронные ведомственные каналы защищенной связи - информационные системы закрытого доступа, например, такой платформой может быть ЕАИС «Таможня и право».

3) развитие электронных технологий

Помимо технологии сетевого взаимодействия, в практику правоохранительной деятельности таможенных органов также должны быть внедрены и иные электронные технологии:

- административное расследование и дознание в электронном виде;
- цифровизация документирования оперативно-розыскной деятельности (информационный массив электронных дел оперативного учета и автоматизация процессов правоохранительной деятельности);

- глобальная система прослеживаемости дел.

Резюмируя вышеизложенное, представляется возможным сделать следующие выводы:

1) разработка алгоритмов взаимодействия предполагает создание ее базы: общие алгоритмы; частные, применительно как к правонарушениям, так и преступлениям в таможенной сфере (профилактика совершения, задержания товаров и документов, задержание лиц и пр.); частные, в отношении административных правонарушений (проведения расследования, возбуждения дела, производства по делам); частные, в отношении преступлений в таможенной сфере (дознания, оперативно-розыскной деятельности), специфические, по видам дел (по выявлению контрабанды наркотических средств, алкогольной продукции, наличных денежных средств и пр., по выявлению уклонения от уплаты таможенных платежей и пр.). Все эти алгоритмы должны быть доведены до сведения таможенных постов и применяться ими в аспекте взаимодействия с правоохранительными подразделениями таможенных органов для предотвращения нарушений таможенного законодательства.

Цель построения сетевого взаимодействия - создание эффективного сотрудничества для осуществления таможенными органами правоохранительной деятельности с целью предотвращения нарушений таможенного законодательства. Основными формами сотрудничества при этом будут: обмен информацией, данными, прогрессивным опытом; проведение совместной работы (отдельных мероприятий правоохранной деятельности); обсуждение проблемных вопросов и поиск путей их решения. Платформой для этого станет информационная система закрытого доступа ЕАИС «Таможня и право», а режим работы составит закрытый авторизованный доступ.

Подводя итоги, еще раз выделим актуальные проблемы применения таможенного транзита в рамках ЕАЭС: лжетранзитные перевозки с недоставкой товаров и применением «товаров прикрытия», неправомерное

принуждение перевозчиков к подаче транзитной декларации в электронном виде, многократное применение таможенного транзита при мультимодальных перевозках. Решение указанных проблем приведено на рисунке 7.



Рисунок 8- Рекомендации по решению проблем

В целом, развитие и реализация вышеизложенных направлений будет способствовать ускорению транзитных перевозок и упрощению оформления процедуры таможенного транзита в рамках Евразийского экономического союза.

3.2 Перспективы совершенствования выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров

С учетом изложенных мной в основном тексте работы предложений, в целях совершенствования деятельности ТО, связанной с помещением товаров под ТПТТ, а также полнотой и качеством осуществления контроля за перемещением товаров и транспортных средств через (по) территорию ЕАЭС

целесообразно обсудить вопросы, связанные с доработкой и унификацией программных продуктов, используемых при осуществлении регистрации прибытия транспортного средства.

Во-первых, необходимо реализовать возможность автоматизированного анализа сведений в КПС «Транзитные операции»:

1) о наличии запретов и ограничений на товары, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС, в частности подлежащих фитосанитарному, санитарно-карантинному и ветеринарному контролю с обязательной визуализацией результатов проверки;

2) о товарах, запрещенных к ввозу в Российскую Федерацию, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины;

3) о товарах, запрещенных к вывозу из Российской Федерации на территорию Украины;

4) перечня кодов ТН ВЭД ЕАЭС, товаров первой необходимости и продовольствия.

В период прохождения преддипломной практики в ОКТТ на Южном т/п нами был проведён анализ действий уполномоченного должностного лица при завершении ТПТТ. Суть анализа заключалась в измерении времени, затрачиваемого на завершение ТПТТ доставленных товаров «Сахар белый» с кодом ТН ВЭД ЕАЭС 1701 99 100, путём визуального поиска данного товара в перечне кодов ТН ВЭД ЕАЭС, товаров первой необходимости и продовольствия, представленного в ОКТТ в бумажном виде. В ходе эксперимента было выявлено, что должностное лицо тратит на поиск данного товара в перечне около 20 минут. Такая трата времени обусловлена причиной наличия 58 позиций, каждая из которых имеет различное наименование товара, наименование по ТН ВЭД ЕАЭС, а также код ТН ВЭД ЕАЭС.

Рассчитаем сколько времени уполномоченное ДЛТО тратит на завершение ТПТТ прибывшего ТС в ТО назначения (Южный т/п):

$Z_{TPTT} = A + B + C + D$, где:

ЗТПТТ- время завершения ТПТТ (в минутах);

А- время, затрачиваемое на оценку степени загруженности ТС (в минутах);

В- время, затрачиваемое на проверку графы 31 ДТ, веса и кол-ва товаров, соответствие формализованных документов/бумажного вида и сведений, указанных в ЭКТД (в мин);

С- время, затрачиваемое на проверку кодов товаров, которые могут быть использованы в качестве товаров прикрытия, на которых установлены запреты и ограничения, запрещенных к ввозу в Российскую Федерацию, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины; запрещенных к вывозу из Российской Федерации на территорию Украины; перечня кодов ТН ВЭД ЕАЭС, товаров первой необходимости и продовольствия (в минутах);

Д- время, затрачиваемое на принятие решения о применении форм таможенного контроля в рамках СУР (в минутах);

Таким образом, руководствуясь формулой расчёта времени, затрачиваемого на ЗТПТТ рассчитаем время, потраченное ДЛТО при поступлении товара «Сахар белый» с кодом ТН ВЭД ЕАЭС 1701 99 100 в таможенный орган назначения:

$$\text{ЗТПТТ} = 10 \text{ (мин.)} + 7 \text{ (мин.)} + 20 \text{ (мин.)} + 100 \text{ (мин.)} = 137 \text{ (мин.)}$$

Необходимо рассчитать время, которое будет затрачивать ДЛТО на завершение ТПТТ при внедрении автоматизированного анализа сведений в КПС «Транзитные операции» о кодах ТН ВЭД ЕАЭС товаров, которые могут быть использованы в качестве товаров прикрытия, на которых установлены запреты и ограничения, запрещенных к ввозу в Российскую Федерацию, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины; запрещенных к вывозу из Российской Федерации на территорию Украины;

перечня кодов ТН ВЭД ЕАЭС, товаров первой необходимости и продовольствия:

$$\text{ЗТПТТ} = 10(\text{мин.}) + 7(\text{мин.}) + 1(\text{мин.}) + 100(\text{мин.}) = 118(\text{мин.})$$

Таким образом, мы можем наблюдать, что с помощью внедрения в КПС «Транзитные операции» автоматизированного анализа сведений время завершения ТПТТ уменьшается примерно на 19-20 минут.

В связи с этим, ДЛТО будут затрачивать меньше количества времени на ЗТПТТ, и как следствие КПД ДЛТО увеличится и появится возможность одним ДЛТО осуществлять выпуск большего количества транспортных средств.

Предлагаю внедрить автоматизированный анализ сведений в КПС «Транзитные операции», рассматриваемый на примере перечня кодов ЕТН ВЭД ЕАЭС, товаров первой необходимости и продовольствия (Приложение 4).

Внедрение автоматизированного анализа сведений в КПС «Транзитные операции» будет положительно отражаться на деятельности должностных лиц ТО, а именно:

- 1) полностью исключит рассеивания внимание, возникновений ошибок при выполнении необходимых действий;
- 2) позволит сократить время на этапе завершения ТПТТ, в связи с этим, коэффициент полезного действия (далее-КПД) должностного лица ОКТТ увеличится.

Во-вторых, доработать под указанные специализированные задачи КПС «Транзитные операции», а именно:

- 1) создать возможность вносить информационные резолюции;
- 2) создать возможность отправки отчёта в ЦОД, так как это необходимо в случае дальнейшего выявления рисков и занесения информации по этому риску в программное средство;

3) создать возможность заносить информацию о выявленных рисках в КПС «Транзитные операции» в случае назначения экспертизы.

Совершенствование перечисленных проблем позволит достичь таких результатов, как: повышение эффективности использования форм

таможенного контроля через СУР; сокращение общего времени, затрачиваемого ДЛТО на этапе ЗТПТТ; снижение рисков несоблюдения таможенного законодательства РФ и увеличение сбора таможенных пошлин и платежей; эффективность использования ресурсов операций таможенного контроля; минимизация субъективного фактора в процессе принятия решений на всех уровнях управления рисками от тактического до стратегического управления рисками; повышение уровня автоматизации процессов.

Повышение эффективности выявления таможенных рисков - комплекс конкретных мероприятий, направленный на выявление таможенных правонарушений.

В соответствии с анализом, проведенным в пункте 2.3 представленной работы, выявлено, что повышение таких проверочных мероприятий как: взвешивание товаров и ТС на автомобильных весах, проведение досмотра и осмотра товаров и ТС, проведение таможенной экспертизы документов позволяет повысить эффективность выявления таможенных рисков.

Мерами по минимизации рисков в отношении товаров и транспортных средств является таможенный досмотр, осмотр, взвешивание товаров и транспортных средств и проведение таможенной экспертизы документов. В процессе осуществления мер по минимизации рисков, ДЛТО выявляют случаи недостоверного декларирования, сокрытия предметов, являющихся предметом контрабанды, уклонения от уплаты таможенных платежей и т.д.

Основным направлением повышения эффективности выявления таможенных рисков является увеличение количества проверочных мероприятий, а именно:

1) взвешивание товаров и ТС на автомобильных весах;

- 2) проведение досмотра и осмотра товаров и ТС;
- 3) проведение таможенной экспертизы документов;

Вышеперечисленный комплекс мероприятий позволит минимизировать риски и повысить эффективность их выявления при осуществлении ТПТТ.

В ходе проведения таможенного досмотра можно обнаружить, например, незадекларированный товар, фактическое количество мест, вес товаров, не совпадает с заявленными в товаросопроводительных документах.

Стоит отметить, что должностными лицами Южного т/п активно ведется правоохранительная деятельность, ее эффективность подтверждается рассмотренной нами в тексте работы статистикой возбуждаемых дел об АП. За 2019 год при применении ТПТТ на Южном т/п было выявлено 124 67 правонарушения, что почти в 2 раза больше, чем в предыдущем году (64 правонарушения) в связи с увеличением проверочных мероприятий.

Вторым направлением по повышению эффективности выявления таможенных рисков является учащённое взаимодействие ТО с правоохранительными органами.

Должностные лица таможенных и правоохранительных органов ведут совместную работу по двум направлениям, которые представлены на рисунке 10. При проведении таможенного контроля ТО взаимодействуют с иными Федеральными органами исполнительной власти, например, с Федеральной Налоговой Службой, Федеральной Службой Безопасности, Министерством Внутренних дел, а также с Россельхознадзором и Роспотребнадзором.

Взаимодействие ТО с иными контролирующими органами регулируется большим количеством законодательных актов разной юридической силы.

- 1) взаимодействие ФТС России с Федеральной Налоговой Службой России:

- Соглашение о сотрудничестве Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы от 21.01.2010 № 01-69/1/ММ-27-2/1 (ред. от 05.09.2016);

- Совместное письмо ФТС и ФНС от 04.06.2018 № 01-11/33109№ММВ-20-2/58@ «О применении Регламента об организации проведения скоординированных контрольных мероприятий и мероприятий таможенного и налогового контроля по информации сторон».

2) взаимодействие ФТС и Россельхознадзора:

- Соглашение об информационном взаимодействии между Федеральной таможенной службой и Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору при предоставлении и получении информации» от 20.05.2014 г. Соглашение сторон регулирует вопросы, связанные с обязанностью Россельхознадзора предоставлять информацию Федеральной таможенной службе, которая может способствовать осуществлению охраны территории РФ в пределах своей компетенции;

- Технологическая карта межведомственного взаимодействия» регулирует информационное взаимодействие ФТС и Россельхознадзора в ходе реализации функции «Осуществление государственного документального ветеринарного надзора в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

3) взаимодействие ФТС и Роспотребнадзора:

- Соглашение об информационном взаимодействии между Федеральной таможенной службой и Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека при предоставлении и получении информации» от 10.03.2015 г.

4) взаимодействие ФТС и правоохранительных органов (ФСБ и МВД):

- Соглашение между Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной таможенной службой об обмене информацией в электронном виде» от 20.09.2013 г.

- Соглашение о взаимодействии между Федеральной таможенной службой и Министерством внутренних дел Российской Федерации» от 20.02.2014 г.

- Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 30.12.2015)

- Уголовный Кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 № 63-ФЗ.

С помощью усиления и беспрепятственного информационного обмена между ТО и правоохранительными органам при применении ТПТТ будет обеспечен эффективный таможенный контроль.

Эффективность выявления таможенных рисков возможно повысить с помощью увеличения проведения досмотров товаров и транспортных средств, осмотров товаров и транспортных средств, увеличения количества проведенных таможенных экспертиз документов, а также путём взвешивания транспортных средств на автомобильных весах, так как именно с помощью таких мер можно выявить такие типы правонарушений как сокрытие товаров путём использования тайников, также недостоверное декларирование товаров, использования поддельного средства идентификации.

Выводы по 3 главе:

1) актуальными проблемами применения таможенного транзита в рамках ЕАЭС являются:

- лжетранзитные перевозки с недоставкой товаров и применением «товаров прикрытия»;

- неправомерное принуждение перевозчиков к подаче транзитной декларации в электронном виде;

- многократное применение таможенного транзита при мультимодальных перевозках.

2) в качестве перспектив совершенствования выявления и пресечения правонарушений, совершаемых при таможенном транзите товаров было предложено:

- созданию единой компьютеризированной транзитной системы ЕАЭС, аналогичной транзитной системе Европейского Союза, ЕКТС ЕАЭС сможет значительно упростить осуществление соответствующих операций. При этом система может обеспечить согласованные действия таможенных органов и

других органов исполнительной власти. То есть она должна обеспечивать не только упрощение формальностей и увеличение эффективности таможенного контроля, но также иметь управленческое (административное) значение, повышая эффективность управления таможенными органами со стороны ФТС России.

- для сокращения времени простоя на пунктах пропуска и уменьшения очередей на границе ФТС России необходимо внедрить информационную систему — GoSwift, которая позволила бы вести контроль в области транзита и вносить коррективы в случае необходимости. Данная система действует уже на территории ЕС и весьма успешно. Система GoSwift пригодна для использования таможенной службой, но требует оптимизации для работы на территории ЕАЭС, а также создания технических регламентов и стандартов.

- для обеспечения прослеживаемости транзитных грузов, а также минимизации случаев их несанкционированного вскрытия, возможно, будет целесообразно рассмотреть внедрение электронных пломб, например, на базе технологии ГЛОНАСС. Электронная пломба представляет собой запирающее устройство и электронную начинку, в которой хранится вся необходимая информация об отправителе, получателе, маршруте движения, перевозимом грузе и др. Важная особенность электронной пломбы в том, что она дает возможность отследить движение груза по маршруту, используя GPS.

- поддержать системы e-CMR и eTIR, тогда сотрудники таможи имеют мгновенный доступ к данным МДП, предоставляемым всеми предыдущими таможенными пунктами, включая декларацию, принятую в таможенном пункте отправления, и номер пломбы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1) правовое регулирование прохождения таможенной процедуры «таможенный транзит» осуществляется международным правовым актом – ТК ЕАЭС и регламентируется Главами 22 и 43. Отдельные особенности перемещения товаров регламентируются наднациональными актами ЕЭК и детализируются национальными законами государств-членов ЕАЭС.

2) таможенная процедура «таможенный транзит» имеет существенные отличительные особенности, позволяющие выделить её из иных (17 видов таможенных процедур), закрепленных в ТК ЕАЭС. Суть таможенной процедуры «таможенный транзит» состоит в том, что товары помещаются под эту процедуру в том случае, если имеется необходимость переместить товары через территорию одной страны в другую, а также из одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза. При этом не предполагается реализация товаров или их использование на территории, через которую товары перемещаются.

3) лицом, помещающим товары под таможенную процедуру «таможенный транзит» должны быть соблюдены условия помещения товаров под эту таможенную процедуру, указанные в Главе 22 ТК ЕАЭС.

4) за нарушение порядка и условий процедуры таможенного транзита в законодательстве Российской Федерации назначается административная ответственность, предусмотренная статьями КоАП РФ (16.9,16.10,16.11,16.13 и ч.3 ст. 16.1). Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать выводы о том, что административная ответственность за правонарушения в области таможенного дела (нарушение таможенных правил) наступает в связи с нарушением правил, установленных Таможенным Кодексом ЕАЭС, правил, закрепленных в международных договорах и актах в сфере таможенного регулирования, а также национальных нормативных правовых

актах в области таможенного дела. Административная ответственность, с одной стороны, являясь мерой государственного принуждения, выступает в качестве гаранта соблюдения установленных Договором о ТК ЕАЭС, международными договорами норм и правил, как средство предупреждения новых нарушений и преступлений и призвано охранять общественные отношения в области таможенного регулирования и таможенного дела.

5) актуальными проблемами применения таможенного транзита в рамках ЕАЭС являются:

- лжетранзитные перевозки с недоставкой товаров и применением «товаров прикрытия»;
- неправомерное принуждение перевозчиков к подаче транзитной декларации в электронном виде;
- многократное применение таможенного транзита при мультимодальных перевозках.

Решению данных проблем может способствовать:

- создание единой компьютеризированной транзитной системы ЕАЭС, аналогичной транзитной системе Европейского Союза, ЕКТС ЕАЭС сможет значительно упростить осуществление соответствующих операций. При этом система может обеспечить согласованные действия таможенных органов и других органов исполнительной власти. То есть она должна обеспечивать не только упрощение формальностей и увеличение эффективности таможенного контроля, но также иметь управленческое (административное) значение, повышая эффективность управления таможенными органами со стороны ФТС России.

- для сокращения времени простоя на пунктах пропуска и уменьшения очередей на границе ФТС России необходимо внедрить информационную систему — GoSwift, которая позволила бы вести контроль в области транзита и вносить коррективы в случае необходимости. Данная система действует уже на территории ЕС и весьма успешно. Система GoSwift пригодна для

использования таможенной службой, но требует оптимизации для работы на территории ЕАЭС, а также создания технических регламентов и стандартов.

- для обеспечения прослеживаемости транзитных грузов, а также минимизации случаев их несанкционированного вскрытия, возможно, будет целесообразно рассмотреть внедрение электронных пломб, например, на базе технологии ГЛОНАСС. Электронная пломба представляет собой запирающее устройство и электронную начинку, в которой хранится вся необходимая информация об отправителе, получателе, маршруте движения, перевозимом грузе и др. Важная особенность электронной пломбы в том, что она дает возможность отследить движение груза по маршруту, используя GPS.

- поддержание системы e-CMR и eTIR, тогда сотрудники таможи имеют мгновенный доступ к данным МДП, предоставляемым всеми предыдущими таможенными пунктами, включая декларацию, принятую в таможенном пункте отправления, и номер пломбы.

По результатам проведенного исследования особенностей прохождения таможенной процедуры «таможенный транзит», можно с уверенностью утверждать, что на национальном уровне вырабатывается механизм реализации норм международного договора – ТК ЕАЭС. А именно: принимаются нормы, позволяющие обеспечить исполнение норм и правил, закрепленных в ТК ЕАЭС (законы, и подзаконные акты, включая регламенты), создана система органов и объектов (таможни, таможенные посты), обеспечивающих порядок прохождения процедур, разрабатывается система административных процедур, детализирующих порядок действий участников ВЭД и таможенных органов, установлена административная ответственность за нарушение норм и правил ТК ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ/GATT) [рус., англ.] (Вместе с <Договоренностями в отношении положений о платежном балансе, освобождения от обязательств, о толковании статей II:1 "b", XVII, XXIV, XXVIII>, "Марракешским протоколом...") // Собрание законодательства РФ. 10 сентября 2012 г. N 37 (приложение, ч. VI). С. 2524 - 2538.

2 Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999) // СПС КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106124/ /.- 21.04.2021.

3 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза): вступивший в силу с 1 января 2018 года. – М.: Регистр, 2018- 11с.

4 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.04.2018 № 56 (ред. от 20.10.2020) "Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом" // Официальный сайт Евразийского экономического союза. – Режим доступа: www.eaeunion.org, 20.04.2018.

5 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ (ред. от 5 апреля 2021) // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 05.04.2021.

6 О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 03 августа 2018 № 289-ФЗ (ред. от 24 февраля 2021) // Официальный интернет-портал правовой информации

<http://www.pravo.gov.ru>, 04.08.2018; Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 24.02.2021.

7 Приказ ФТС России от 07.12.2020 № 1067 "Об утверждении форм документов, составляемых таможенными органами при проведении и по результатам проведения отдельных форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля" // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: www.pravo.gov.ru. - 20.01.2021.

8 Приказ ФТС России от 18.08.2015 № 1677 «Об утверждении стратегии и тактики применения системы управления рисками, порядка сбора и обработки информации, проведения анализа и оценки рисков, разработки и реализации мер по управлению рисками (за исключением рисков в области ветеринарии, санитарно-эпидемиологического надзора и обеспечения карантина растений)» // СПС КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_192218. - 05.03.2021.

9 Приказ МВД РФ и Федеральной таможенной службы от 19 июля 2006 г. № 571/671 «Об утверждении Инструкции о порядке совместных действий подразделений органов внутренних дел и таможенных органов при выявлении транспортных средств, находящихся в розыске» // Текст приказа официально опубликован не был. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12048546/>. - 06.05.2021.

10 Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 899 "О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом" // Официальный сайт Комиссии таможенного союза. Документ утратил силу. – Режим доступа: www.tsouz.ru. - 20.12.2011.

11 Дело об административном правонарушении № 10206000-428/2010 // Архив Выборгской таможни.

12 Постановление Верховного Суда РФ от 12.08.2013 № 20-АД13-3/Документ опубликован не был// Режим доступа СПС КонсультантПлюс.

13 Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.10.2015 № 09АП-40589/2015 по делу № А40-69568/2015. Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 19.02.2016 № Ф05-323/2016 данное постановление оставлено без изменения. // Документ опубликован не был// Режим доступа СПС КонсультантПлюс.

14 Решение Арбитражного суда г. Москвы от 23.01.2006 по делу № А40-76470/05-119-629 // Режим доступа СПС КонсультантПлюс.

15 Абрамов, А.С. Проблемные вопросы и перспективы внедрения технологии декларирования процедуры таможенного транзита в электронной форме как инструмента повышения качества таможенных услуг // Управленческое консультирование. - 2018. - № 2 (110). - С. 80-87.

16 Агамагомедова, С. С. Административная процедура и таможенная процедура: проблема соотношения понятий [Текст] / С. А. Агамагомедова // Административное и муниципальное право. – 2017. – № 6. – С. 27-34.

17 Алексеева, Н. Н. Совершенствование качества экспертных услуг в сфере внешнеторговой деятельности [Текст] / Н. Н. Алексеева // Таможенная политика России на Дальнем востоке. – 2013. – № 5. – С. 43-48.

18 Антонов, А. Ю. Совершенствование помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита [Текст] / А. Ю. Антонов // Образование, наука и современное общество: актуальные вопросы экономики и кооперации. – 2017. – № 1. – С. 194-200.

19 Арский, А.А. Информационно-технические аспекты профилактики контрабанды культурных ценностей // Маркетинг и логистика. – 2017. – №4 (12). – с. 5-10.

20 Арский, А.А. Фактор экономического потенциала таможенной территории в антикризисном управлении автотранспортным предприятием // Маркетинг и логистика. – 2017. – №5 (13). – с. 6-12.

- 21 Бахтина, В. М. Развитие института таможенных операций, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру [Текст] / В. М. Бахтина В.М. // Молодой ученый. – 2017. – № 13-1 (147). – С. 9-12.
- 22 Бякин, Г. И. Диспетчерская система таможенного контроля за таможенным транзитом на основе глобального позиционирования [Текст] / Г. И. Бякин // Ученые записки СПб филиала РТА. – 2014. – № 4 (52). – С. 34-43.
- 23 Гуменюк, М. В. Совершенствование таможенного контроля товаров при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита [Текст] / М. В. Гуменюк // Молодой ученый. – 2016. – №10 (114). – С. 11-13.
- 24 Гуменюк, М. В. Совершенствование таможенного контроля товаров при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита [Текст] / М. В. Гуменюк // Молодой ученый. – 2016. – №10 (114). – С. 11-13.
- 25 Данилин, Д. Высокие технологии на службе ФТС России / Д. Данилин // Таможня. - 2018. - № 11. - С. 8. -12.
- 26 Демичев, А. А. Основы таможенного дела [Текст] : учебник / А. А. Демичев, А. С. Логинова. – СПб: ИЦ «Интермедия», 2019. – 188 с.
- 27 Дюкарева, А. С. Осуществление таможенного контроля за таможенным транзитом в рамках электронных технологий с введением системы слежения за товарами [Текст] / А. С. Дюкарева, Р. А. Лаптев // Вопросы экономики и управления. – 2016. – № 3 (5). – С. 95-97.
- 28 Ермакова, А. А. Таможенный транзит и его потенциал [Текст] / А. А. Ермакова // Актуальные проблемы развития таможенного дела. – 2016. – № 1. – С. 23-26.
- 29 Ермилов, И.С., Игнатьева Г.В. Передовые информационные технологии в таможенном деле // Информационная безопасность регионов. - 2016. - № 1 (22). - С. 31–35.
- 30 Зинченко, В. В. Совершенствование таможенного контроля при помещении товаров под таможенную процедуру [Текст] / В. В. Зинченко // Современные аспекты развития таможенного администрирования. – 2016. – № 1 (2). – С. 133-140.

31 Иванов, Е.А. Новации таможенного транзита: Таможенное регулирование. Таможенный контроль / Е.А. Иванов. – М.: Магистр 2015. – 109 с.

32 Иванов, Е.А. Таможенный транзит: практика и перспективы. Таможенное регулирование. Таможенный контроль. / Е.А. Иванов. – М.: Магистр 2016. – 205 с. Кобзарь-Фролова М.Н., Ким Н.И. Проблемы теории и практики привлечения к ответственности за административные деликты в области таможенного дела (таможенных правил): монография, Пермь, Изд-во «От и до», 2017. 168- 175.

33 Козырин, А.Н. Правовое регулирование таможенных процедур. Комментарий законодательства / В.В. Егазарова // Право и экономика. - 2018. - № 9. –С.10-12.

34 Комиссаров, Е. В. Актуальные направления деятельности таможенной службы России [Текст] / Е. В. Комиссаров // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – № 3. – С. 13-24.

35 Коржова, Особенности применения обеспечения уплаты таможенных платежей при таможенной процедуре таможенного транзита [Текст] / Е. Н. Коржова, Л. Г. Давиденко // Экономико-правовые вызовы XXI века. Материалы VIII международного научно-практического форума. Ростовский институт защиты предпринимателя. – 2016. – С. 120-126.

36 Кожуханов, Н. М. Правовое регулирование таможенного декларирования в электронной форме в Российской Федерации: монография / Н. М. Кожуханов. – М.: Издво РТА, 2019. – С.74.-80.

37 Лаптев, Р. А., Дюкарева А. С. Осуществление таможенного контроля за таможенным транзитом в рамках электронных технологий с введением системы слежения за товарами // Вопросы экономики и управления. — 2016. — №3. — С. 95-97.

38 Лебедева, Д. А. Принцип выборочности как основной инструмент института таможенного контроля / Д. А. Лебедева, Л. А. Лилеева. — Текст :

непосредственный // Молодой ученый. — 2016. — № 10.1 (114.1). — С. 39-42.

39 Миллеров Е.В. «Контрабанда» как преступное деяние в уголовном законодательстве государств-членов Евразийского экономического союза // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2018. №10-2. С.19-26.

40 Мильшина И.В. Таможенный контроль как стадия таможенного процесса // Административное право и процесс. - 2016. - N 12. - С. 60 – 63.

41 Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 2 : учебник для академического бакалавриата / В. В. Покровская. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. :Юрайт, 2019. — 344 с.

42 Попова, Л. И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств : учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юрайт, 2020. — 237 с.

43 Расколенко В. А. Таможенная процедура таможенного транзита: сущность и условия применения // Молодой ученый. — 2016. — №10.1. — С. 56-59.

44 Сидоров, В. Таможенное право: учебник. - 5-е издание, переработанное и дополненное. / В. Сидоров. - М.: Юрайт, 2019. – С.49.-55.

45 Сенотрусова, С.В. Таможенный контроль: Учебное пособие. / С.В. Сенотрусова – М.: "Магистр", "Инфра-М", 2015. – 158 с.

46 Хрешкова, В.В. Федеральная таможенная служба в системе таможенных органов // Международная межвузовская научно-практическая конференция студентов и аспирантов. Традиции и новации в системе современного российского права. Сборник тезисов. - М.: Изд-во МГЮА, 2015. – С.59.-63.

47 Худжатов, М.Б. Актуальные изменения таможенного законодательства в сфере исчисления и уплаты таможенных платежей // Маркетинг и логистика. 2017. № 2 (10). С. 173-181.

48 Худжатов М.Б. Актуальные изменения таможенного законодательства в сфере таможенного контроля // Маркетинг и логистика. 2017. № 4 (12). С. 91-100.

49 Девятьяров Е. Грузы опечатают электронными пломбами / Е. Девятьяров, А. Рамм // [Электронный ресурс] . – Режим доступа: <https://iz.ru/681845/evgenii-deviatiarov-aleksei-ramm/gruzyopechataiut-elektronnymi-plombami>. - 07.06.2021.

50 Глоссарий таможенных терминов Всемирной таможенной организации // [Электронный ресурс] . – Режим доступа: <https://glossarissimo.wordpress.com/2017/06/16/ru-en-pdf/>. - 16.04.2021.

51 Таможенная служба Российской Федерации в 2019 году: Сборник ФТС // Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/storage/document>.- 06.05.2021.

52 Система обмена данными о транзите (NCTS) // [Электронный ресурс] . – Режим доступа: <https://www.emta.ee/ru/biznes-klient/tamozhnyatovarobmen>. - 07.06.2021.

53 eTIR в электронном формате // [Электронный ресурс] . – Режим доступа: <https://transport-tranzit.by/etir-v-elektronnom-formate>. - 07.06.2021.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Отчет об исполнении основных показателей работы таможенных органов Российской Федерации

Номер п/п	Наименование показателя	Значение показателя IV квартал 2020 года	2020 год
Критерий 1. Скорость совершения таможенных операций при ввозе товаров в Российскую Федерацию и их вывозе из Российской Федерации, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций			
Время совершения таможенными органами Российской Федерации операций, связанных с осуществлением государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска (минут):			
1.1	для товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю, –	25,93	27,02
	для иных товаров, по которым не выявлены риски нарушений, –	17,15	17,14
Время, прошедшее с момента завершения таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перевозка которых под таможенным контролем осуществляется автомобильным транспортом, от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа до момента выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления (минут),			
за исключением следующих случаев:			
1.2	помещение товаров на временное хранение;		
	неисполнение положений, установленных статьями 190 – 192 Таможенного кодекса Таможенного союза;		
	неисполнение декларантом условий выпуска товаров (статья 195 Таможенного кодекса Таможенного союза) [1]	225,14	253,29

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

1.3	Доля деклараций на товары, оформленных в электронном виде без представления документов на бумажном носителе, в общем количестве оформленных деклараций на товары, при условии, что товары (транспортные средства) не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки документов на бумажных носителях (процентов)	99,96	99,88
1.4	Доля стоимости товаров, оформленных в электронном виде без представления документов на бумажном носителе, в общей стоимости оформленных товаров, при условии, что товары (транспортные средства) не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки документов на бумажных носителях (процентов)	99,83	99,73
Критерий 2. Своевременность и полнота поступления таможенных платежей			
2.1	Уровень выполнения оценки доходов федерального бюджета, учитывающей фактическое поступление доходов федерального бюджета и сложившуюся динамику показателей внешней торговли (процентов) ^[2]	107,7 ^[3]	107,7
	Уровень выполнения прогнозируемого задания по администрируемым таможенными органами доходам в федеральный бюджет (процентов) ²	86,69%	86,69%
2.2	Доля таможенных платежей, возвращенных плательщикам в связи с удовлетворением жалоб участников внешнеэкономической деятельности на решение, действие (бездействие) таможенного органа или его должностного лица, в общем объеме уплаченных таможенных платежей (процентов) ²	0	0
2.3	Доля таможенных платежей, возвращенных плательщикам или зачтенных в счет будущих платежей по решениям суда, отменяющим незаконные решения должностных лиц таможенных органов, в общем объеме уплаченных таможенных платежей (процентов) ²	0,04	0,04
Критерий 3. Эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям			
3.1	Доля товарных партий ввозимых (вывозимых) товаров, в отношении которых проведен таможенный досмотр, в общем количестве товарных партий, в отношении которых подана декларация на товары (процентов) ²	2,9 (0,3)	2,9 (0,3)
3.2	Доля товарных партий, подвергнутых таможенному досмотру, в результате которого были выявлены нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства Российской Федерации о таможенном деле либо в результате которого в выпуске товаров было отказано, в общем объеме досматриваемых партий товаров (процентов) ²	61,4	61,4
3.3	Доля результативных таможенных проверок после выпуска товаров в общем количестве завершенных таможенных проверок (процентов) ²	93,58	93,58

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

[1] В связи со вступлением в силу с 1 января 2018 года Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – Кодекс) расчет показателя производился с учетом аналогичных статей Кодекса (статьи 109 – 113, 118, 119).

[2] Значения показателей рассчитаны нарастающим итогом за 2020 год.

[3] В соответствии с Федеральным законом от 2 декабря 2019 г. № 380-ФЗ на 2020 год прогноз поступления доходов федерального бюджета, администрируемых ФТС России, составлял 5 481,2 млрд. рублей. В сентябре 2020 года, в условиях негативного влияния пандемии коронавирусной инфекции на глобальную экономику, резкого изменения конъюнктуры мировых рынков энергоносителей, спада внешнеэкономической активности, падение цен на углеводороды и сокращение объемов их вывоза, Минфином России сформирована оценка доходов федерального бюджета, учитывающая фактические поступления доходов федерального бюджета и сложившуюся динамику показателей внешней торговли, которая вошла в пояснительную записку к закону о бюджете на 2021 год. В части администрируемых ФТС России доходов федерального бюджета она составила 4 413,5 млрд. рублей.