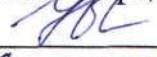


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой


В.В. Ульянова
«18» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему Товары перемещаемые морским транспортом как объект таможенного администрирования


Исполнитель
студент группы 937 ос1



(подпись, дата)

В.В. Кевлев

Руководитель
доцент, к.э.н.



(подпись, дата)

Н.Н. Левентов

Нормоконтроль



(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент



(подпись, дата)

В.З. Григорьева

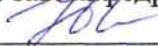
Благовещенск 2024

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

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой


В.В. Ульянова
« 17 » января 2024

ЗАДАНИЕ

К выпускной дипломной работе (проекту) студента Кевлева В. В. группы 937-ос1

1. Тема выпускной дипломной работы: Товары, перемещаемые морским транспортом как объект таможенного администрирования.

(утверждено приказом от 17.01.2024 № 64-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 11.06.2024г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: нормативно-правовые акты, регламентирующие порядок таможенного администрирования перемещения товаров и транспортных средств, перемещаемых морским транспортом, актуальные материалы учебной и периодической литературы в области таможенного дела, официальные данные таможенной статистики.

4. Содержание выпускной дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов: 1. Теоретические основы таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом. 2. Практические аспекты таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом по материалам ФТС РФ. 3. Развитие таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом.

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): Характеристика международных организаций, регулирующих основы урегулирования международных споров в отношении перевозок, осуществляемых морским транспортом. Характеристика международных нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок перемещения товаров и транспортных средств посредством использования морского транспорта. Время обработки груза при его ввозе на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом.

6. Дата выдачи задания: 17.01.2024г.

Руководитель выпускной дипломной работы (проекта): Левентов Н.Н. доцент, канд. экон. наук.

Задание принял к исполнению (дата) 17.01.2024г.

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 70 с., 11 таблиц, 1 рисунок, 53 источника, 3 приложения.

ТАМОЖЕННОЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЕ, МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ, ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ, ГРУЗОПОТОК, ГРУЗООБОРОТ, ДЕКЛАРИРОВАНИЕ ТОВАРОВ, МОРСКОЙ ПУНКТ ПРОПУСКА

Целью выпускной квалификационной работы является разработка мероприятий, направленных на развитие таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом.

Предметом исследования является совокупность правовых и экономических отношений, возникающих в связи с организацией и проведением всех таможенных операций, осуществляемых при перемещении товаров морским транспортом.

Предметом исследования является совокупность правовых и экономических отношений, возникающих в связи с организацией и проведением всех таможенных операций, осуществляемых при перемещении товаров морским транспортом.

Объектом исследования выступают особенности и проблемы таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС морским транспортом.

В первой главе выпускной квалификационной работы раскрыты теоретические основы таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом. Во второй главе представлены практические аспекты таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом по материалам ФТС РФ. В третьей главе выпускной квалификационной работы предложены направления развития таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические основы таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом	9
1.1 Нормативно-правовые аспекты таможенно-тарифного регулирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом	9
1.2 Современные проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом	11
1.3 Процедуры таможенного администрирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом	15
2 Практические аспекты таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом по материалам ФТС РФ	23
2.1 Анализ внешней торговли России в условиях ЕАЭС	23
2.2 Анализ динамики и структуры товаров, перемещаемых морским транспортом по данным ФТС РФ	32
2.3 Особенности реализации процедур таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом	38
3 Развитие таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом	45
3.1 Проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом в современных условиях	46
3.2 Направления решения имеющихся проблем	53
Заключение	56
Библиографический список	59
Приложение А Характеристика международных организаций, регулирующих основы урегулирования международных споров в отношении перевозок, осуществляемых морским транспортом	65

Приложение Б Характеристика международных нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок перемещения товаров и транспортных средств посредством использования морского транспорта	66
Приложение В Время обработки груза при его ввозе на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом	68

ВВЕДЕНИЕ

Деятельность морского транспорта в системе грузоперевозок, имеет принципиальное значение. В современных условиях, грузоперевозки по морю осуществляются в условиях ограниченности, запретов и санкционной политики, что нередко существенно сокращает объемы внешнеэкономической деятельности, в рамках морских грузоперевозок а также нарушает устоявшиеся длительное время транспортные и логистические схемы перемещения товаров через таможенные границы.

Важно отметить, что морской транспорт характеризуется серьёзными отличиями и значимыми преимуществами, не присущими другим видам транспорта, среди которых: морской транспорт позволяет организовать грузоперевозки на территории, где не действуют иные виды грузового транспортного сообщения; морской транспорт позволяет организовать грузоперевозки больших объёмов; грузоперевозки, организуемые морским транспортом, в большинстве случаев, подлежат страхованию. Представленные преимущества определяют особую роль морского транспорта при перемещении грузов.

Помимо представленных сведений, в качестве особенностей перемещения товаров по морским каналам, следует выделить сложности в реализации механизмов взаимодействия между организациями, осуществляющими внешнеэкономическую деятельность, транспортными организациями, обеспечивающими перемещение товаров по морю, а также таможенными органами. В частности, подобные сложности в основном заключаются в необходимости оперативной передачи и обработки информации, а также вынесения решений о возможности выпуска товаров. Представленная особенность определяется значительными объёмами морских грузоперевозок, по сравнению с объём перемещение товаров другими видами транспорта.

На морских пунктах пропуска реализуется система таможенного учёта времени при помещении товаров под таможенные процедуры, а также времени выпуска товаров из таможенных пунктов пропуска. Подобная информация

представляет собой объект учёта для таможенных органов и используется для определения эффективности работы, а также в целях выявления проблем их работы.

Важное значение в реализации системы таможенного контроля и администрирования в морских пунктах пропуска, имеют системы автоматизации, предполагающие использование автоматических кранов, позволяющих осуществить погрузочно-разгрузочные работы. Подобные процессы обусловлены развитием таможенных органов РФ и повсеместным внедрением интеллектуальных систем и инновационных средств в деятельности таможенных органов, в рамках стратегии развития ФТС РФ на современном этапе.

Особое значение в рамках обеспечения эффективности перемещения товаров, посредством использования морских каналов, имеет эффективная взаимосвязь и совместная деятельность операторов грузового терминала и таможенных органов. Указанные субъекты, нередко выполняет определённые действия параллельно, что позволяет достигать сравнительной оперативности действий в рамках перемещения грузов, способствовать развитию внешнеэкономической деятельности государства и обеспечивать собираемость таможенных платежей и налогов.

Актуальность выбранной темы выпускной квалификационной работы заключается в высоком значении организации грузовых перевозок по морю и обеспечении эффективности их таможенного администрирования. При этом наличие ряда проблем, приводящих к нарушениям в работе таможенных органов и способствующих снижению эффективности таможенного администрирования, определяет необходимость разработки и внедрения соответствующих мероприятий.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка мероприятий, направленных на развитие таможенного администрирования товаров, перемещаемых морским транспортом. Для достижения указанной цели, определены следующие задачи:

- 1) представить нормативно-правовые аспекты таможенно-тарифного ре-

гулирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом;

2) раскрыть современные проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом;

3) охарактеризовать процедуры таможенного администрирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом;

4) провести анализ внешней торговли России в условиях ЕАЭС;

5) проанализировать динамику и структуру товаров, перемещаемых морским транспортом по данным ФТС РФ;

6) выявить особенности реализации процедур таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом;

7) определить проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом в современных условиях;

8) предложить варианты решения имеющихся проблем и представить ожидаемые результаты реализации предложенных мероприятий.

Предметом исследования является совокупность правовых и экономических отношений, возникающих в связи с организацией и проведением всех таможенных операций, осуществляемых при перемещении товаров морским транспортом.

Объектом исследования выступают особенности и проблемы таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС морским транспортом.

Теоретико-методологическую основу составляют научные работы российских и зарубежных специалистов в области организации морских перевозок, в области управления таможенной деятельностью и логистики.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1 Нормативно-правовые аспекты таможенно-тарифного регулирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом

Грузовые перевозки морским транспортом, в современных условиях, имеют принципиальное значение для внешнеэкономической деятельности, учитывая, что данный способ транспортировки грузов, порой является единственным вариантом. При этом рассматриваемый вид транспортировки грузов существует наиболее длительное время и рассматривается как старейший способ обмена товарами между государствами, между которыми располагаются водные пространства. Транспортировка грузов по морю предполагает перемещение товаров между государствами. Подобный вид товарообмена регламентируется как на национальном уровне государств, так и на международном уровне.¹

В современных условиях, нормативно-правовая база, регламентирующая товарообмен морским транспортом, является достаточно проработанной. В системе, регламентирующих рассматриваемые аспекты, выделяют Конвенции и международное соглашение, разработанное в рамках деятельности организации объединенных наций (ООН) и положений национальных законодательств отдельных государств. Указанные акты регламентируют следующие аспекты: организация движения товаров по морю, реализация отдельных таможенных процедур, имеющих специфический характер и не присущих, реализуемым при перемещении товаров наземным и воздушным транспортом.

Помимо представленных документов, следует выделить ведомственные правовые акты государств, регламентирующие осуществление отдельных видов транспортных перевозок. Ниже представлен перечень организаций, содействующих развитию торговли по морским каналам: международная морская орга-

¹ Петрова, Т.А. Исследование особенностей проведения таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых морским видом транспорта. М.: Директ-Медиа. 2023. С. 22.

низация (ИМО), международный союз морского страхования (МСОМС), международный морской комитет (ММК), международная федерация судовладельцев (ИСФ), международная организация морской спутниковой связи (ИНМАР - САТ), балтийский и международный морской совет (БИМКО).

В приложении А систематизирована информация, раскрывающая перечень организаций, содействующих развитию торговли по морским каналам.

Деятельность представленных международных организаций привела к формированию системы нормативно-правовой базы, регулирующей морское судоходство. Среди подобных документов, следует выделить:

- международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссельская Конвенция);
- конвенция ООН о морской перевозке грузов - Гамбургские правила;
- конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила);
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа - международный договор;
- конвенция по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ-65);
- конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям;
- конвенция о Кодексе поведения линейных конференций.²

Характеристика указанных документов раскрывается в приложении Б.

Помимо указанных документов международного уровня, в Российской Федерации в целях регламентации процессов, связанных с перемещением товаров по морю, действует система национальных документов, среди которых следует рассмотреть:

- кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ);
- федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты

² Петрова, Т.А. Исследование особенностей проведения таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых морским видом транспорта. М.: Директ-Медиа. 2023. С. 31.

Российской Федерации»;

- федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

– постановление Правительства от 26.06.2008 г. № 482 «Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

– распоряжение Правительства РФ «О перечне морских торговых портов, капитаны которых осуществляют регистрацию судов в Российском международном реестре судов» от 25.04.2006 № 583-р;

– распоряжение Правительства РФ «Перечень морских и речных портов (пунктов), закрытых для захода и обслуживания иностранных судов» от 26.05.2008 г. № 752-р;

– приказ Минтранса РФ от 20.08.2009 № 140 «Об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах российской федерации и на подходах к ним».

Характеристика указанных документов раскрывается в приложении Б.

На основе представленных сведений, целесообразно заключить о наличии многочисленных нормативно-правовых актов международного и национального уровня, регламентирующих порядок и определяющих особенности перемещения товаров морским транспортом. Важно отметить значимость соблюдения положений указанных документов, в целях исключения вероятности судебных споров между участниками внешнеэкономической деятельности, осуществляющими грузоперевозки по морю, а также для исключения рисков международных конфликтов.

1.2 Современные проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом

Ранее указанные особенности процессов перемещения товаров морским транспортом определяют наличие специфических особенностей реализации процедур таможенного контроля к части перемещения товаров по морским

транспортно-логистическим каналам.

В современных условиях, контроль направлен не только на соблюдение норм таможенного законодательства и выявления соответствующих правонарушений, но и также на формирование условий развития внешнеэкономической деятельности.³

Особое влияние на развитие нормативно-правовой базы, в рамках рассматриваемых аспектов, оказало вхождение Российской Федерации в состав стран-участников ЕАЭС. Так, изменение акцентов правового режима привело к формированию законодательства ЕАЭС в рамках рассматриваемых вопросов на основе документов международного, наднационального и национального законодательства стран-участников Союза. В системе рассматриваемой нормативно-правовой базы, особое значение придаётся международной конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур, которая раскрывает принципы реализации направлений и процессов таможенного контроля. Согласно положениям концепции, Таможенный контроль должен проводиться на основе принципов выборки и управления рисками, а также формирования условий для эффективного сотрудничества между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в рамках ЕАЭС. Помимо этого, принцип таможенного контроля в отношении перемещаемых грузов по морю, содержится в ТК ЕАЭС.

Представленные документы имеют особое значение для Российской Федерации, учитывая масштаб грузоперевозок морским и водным транспортом. Процессы таможенного контроля распространяются на все суда, поступающие на территорию морских портов таможенных органов в России. Исключением являются боевые суда пограничных войск и МВФ РФ.

Процессы таможенного контроля реализуются служащими таможенных органов на территории стоянок, расположенных у причалов портов. Сведения о подходе судов территории порта передаёт капитан судно. При этом согласно

³ Буинова, И.Е. Актуальные проблемы таможенного контроля на водном транспорте // Форум молодых ученых. 2020. № 2 (24). С. 57.

нормам законодательства, подобная информация должна быть передана в таможенные органы не позднее чем за 48 часов до прибытия судна. Вторичная, или последующая информация о подходе судна, передаётся не позднее, чем за 24 часа. Сказанное определяет важность соблюдения временных рамок в ходе таможенного контроля грузов, пребывающих по морю.⁴ Сказанное определяется необходимостью обеспечения эффективности движения морских судов в условиях ограниченности территорий предпортовой зоны.

Оформление прибывших грузов осуществляется служащими ФТС РФ в рамках действующих внутренних регламентов и отражается в соответствующих документах по утверждённой форме.⁵

Специфичность средств и механизмов таможенного контроля в рассматриваемых условиях определяет необходимость их более детального раскрытия (рисунок 1).

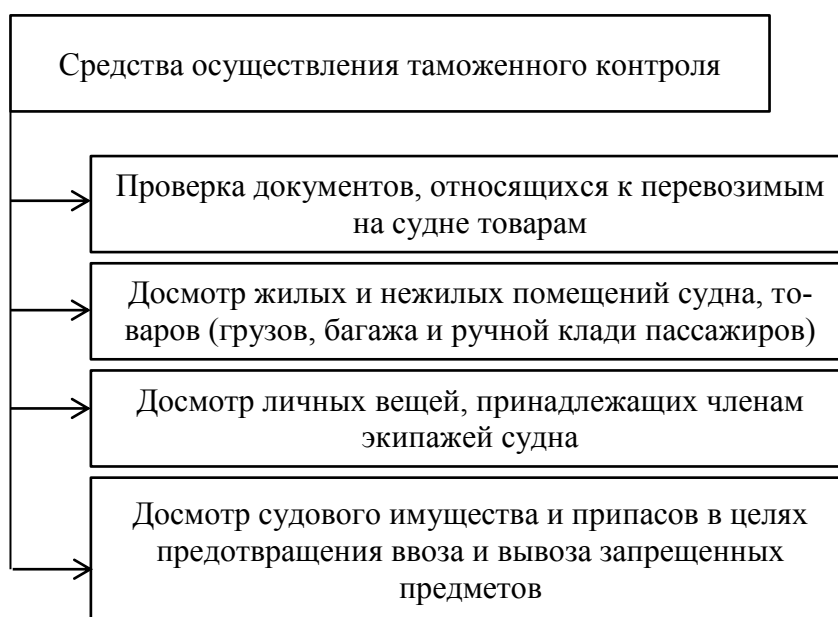


Рисунок 1 - Средства осуществления таможенного контроля⁶

Среди особенностей реализации таможенного контроля в морских пунктах пропуска на территории Российской Федерации, следует отметить отсут-

⁴ Маховикова, Г.А. Таможенное дело: учебник для вузов. М.: Юрайт. 2021. С. 215.

⁵ Попова, Л.И. Таможенные операции в отношении товаров и транспортных средств. М.: Юрайт. 2021. С. 97.

⁶ Буинова, И.Е. Актуальные проблемы таможенного контроля на водном транспорте // Форум молодых ученых. 2020. № 2 (24). С. 59.

ствие у отдельных портов пункта пропуска специальных территорий для проведения осмотра и досмотра товаров, при условии их фактического и достаточно эффективного функционирования. К таким портам относятся: порта в городах Новосибирск, Санкт-Петербург, Мурманск, Владивосток и Находка. Помимо этого, следует отметить, что отдельные морские пункты пропуска функционируют на территориях, не обладающих таким статусом. Представленные особенности идёт в разрез с нормами ТК ЕАЭС, что приводит к соответствующим нарушениям.

Среди основных проблем, присущих морским пунктам пропуска, действующая на территории РФ, следует отнести несоответствие требований по обустройству морских портов, что усложняет деятельность таможенных органов и приводит к снижению эффективности их потенциальной работы. Среди подобных несоответствий, следует выделить: морально и физически устаревшее техническое оборудование, используемое в морских портах, нехватка площадей и служебных помещений, неразвитость инфраструктуры учётом действующего уровня интенсивности грузовых потоков.⁷

Помимо этого, следует отметить проблемы, связанные с действиями участников внешнеэкономической деятельности. Так, нередко организации, перемещающие товары морским транспортом, представляют документы с нарушением установленных сроков, что нарушает ритмичность работы таможенных органов и приводит к незапланированным сбоям, а также негативно влияет на результаты и эффективность реализации средств и механизмов таможенного контроля.

Представлены сведения позволяют определить необходимость разработки внедрения комплекса мероприятий на оптимизацию процессов таможенного контроля морских пунктах пропуска, в целях устранения имеющихся проблем и повышение эффективности работы таможенных органов РФ.

⁷ Дроздова, С.А. Таможенное право: учебное пособие. СПб.: Интермедия. 2022. С. 107.

1.3 Процедуры таможенного администрирования в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом

Процедуры таможенного администрирования направлены на проверку и контроль правильности отражения информации в таможенных декларациях, правильности и обоснованности расчёта таможенной стоимости перемещаемых товаров, а также полноты и своевременности уплаты таможенных пошлин, сборов и иных платежей.⁸

Объектами таможенного администрирования при перемещении товаров морским транспортом, являются суда, поступающие в морские пункты пропуска.

Субъектами таможенного администрирования в рамках рассматриваемых аспектов, выступают таможенные органы, которые тесно взаимодействуют с начальниками портов и капитанами судов. Подобное взаимодействие благотворительно сказывается на скорости реализации процессов таможенного администрирования и времени нахождения судов морских портах. Помимо этого, к субъектам таможенного администрирования, следует отнести подразделение Федеральной пограничной службы РФ, органы МВД, органы медико-санитарного, ветеринарного и экологического надзора и контроля. Необходимость взаимодействия представленных ведомств обусловлено широким перечнем товаров, перемещаемых по морю, а также необходимостью соблюдения действующих запретов и ограничений в отношении отдельных групп товаров.

Следует отметить, что в целях обеспечения оперативности работы органов и исключения длительных простоев судов морских пунктах пропуска, работа указанных ведомств осуществляется параллельно.⁹

Особенностью работы таможенных органов в ходе таможенного контроля грузов, перемещаемых по морю, является самостоятельный выбор процессов таможенного контроля, исходя из имеющейся информации, а также сведений представленных в сопроводительных документах. Так, при отсутствии инфор-

⁸ Кокин, А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М.: Инфотропик Медиа. 2022. С. 138.

⁹ Петрова, Т.А. Исследование специфики организации перевозки внешнеторговых грузов морским видом транспорта. М.: Директ-Медиа. 2021. С. 57.

мации о потенциальном нарушении норм действующего таможенного законодательства, а также в соответствии заявленной информации, таможенные органы принимают решение о выпуске товаров. В данном случае, длительность процессов таможенного контроля не может превышать трёх рабочих часов. В противном случае, а именно, при поступлении информации о перемещении товаров, запрещённых или ограниченных к ввозу, или при выявлении недостоверных сведений в таможенной декларации и сопроводительных документах, служащие таможенных органов вправе реализовать дополнительные процедуры таможенного контроля.

Следует отметить, что для каждого морского пункта пропуска разрабатываются технологические схемы прохождения грузов через таможенную границу на основе типовых схем ФТС РФ. Подобные схемы, помимо перечня процессов таможенного контроля, а также порядка и особенности их реализации, содержат в себе информацию о продолжительности проведения отдельных мер таможенного контроля.¹⁰

Таможенный контроль в морских пунктах пропуска реализуется по принципу «единого окна». Данный принцип предполагает, что перевозчик или иное лицо, действующее от имени и в интересах перевозчика, представляет уполномоченному служащему ФТС РФ все имеющиеся сопроводительные документы. Представленный принцип реализуется и в других пунктах таможенного пропуска, при этом, для морских пунктов пропуска, данный принцип имеет принципиальное значение, учитывая территориальную ограниченность предпортовых зон.

Помимо таможенного контроля в рамках таможенного администрирования, исходя из видов перемещаемых товаров, проводятся меры ветеринарного, карантинного и фитосанитарного контроля. Соответствующие меры направлены на недопущение на территорию Российской Федерации товаров, использование которых может нанести вред жизни и здоровью населения государства.

¹⁰ Кокин, А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М.: Инфотропик Медиа. 2022. С. 144.

Подобные меры контроля осуществляются посредством оперативной передачи сопроводительных документов в соответствующие ведомства по электронным каналам связи. После получения документов, служащие ведомств проводят их проверку и, при отсутствии нарушений, формируют решение о возможном выпуске товаров. В противном случае, информация о выявленных нарушениях передается в таможенный орган, служащие которого принимают решение о проведении дополнительных процедур таможенного контроля с применением специальных технических средств.¹¹

Проверка судов проводится у причалов портов. Выбор места для проведения контроля определяет администрация порта после согласования с таможенными и пограничными органами, с учётом типа прибывшего судна, его конструктивных и технологических особенностей, а также специфических особенностей и характеристик причала.

Контроль судов заграничного следования, также проводится у портов. В качестве исключения, следует отметить возможность проведения подобных мер на внутреннем рейде порта, при условии соблюдения требований к текущей скорости ветра, которая не должна превышать 12 м/с и высоте волны, которая не должна быть более 1,5 м.¹²

Следует отметить, что таможенный контроль судна и его экипажа может проводиться на борту корабля в период выгрузки или погрузки транспортных средств, а также грузов, находящихся на борту судна. Разгрузка перевозимых грузов осуществляется на основе разрешения, которое оформляется посредством проставления в таможенной декларации соответствующей отметки. В отношении грузов, запрещённых или ограниченных к ввозу на территорию Российской Федерации, на таможенной декларации проставляется соответствующая отметка, которая заверяется подписью должностного лица.

Также запрет на выгрузку товаров или транспортных средств в рамках

¹¹ Никифоров, В.Г. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг // Транспортное дело России. 2020. № 3. С. 94.

¹² Петрова, Т.А. Исследование специфики организации перевозки внешнеторговых грузов морским видом транспорта. М.: Директ-Медиа. 2021. С. 58.

международной перевозки, может иметь место в отношении перемещаемых товаров, на которые не был предоставлен полный пакет сопроводительных документов. В данном случае, на таможенной декларации помещается отметка «Ввоз запрещён».

Задержание перемещаемых транспортных средств или грузов, запрещённых к ввозу на территорию РФ осуществляется в случае, если груз невозможно вывести с территории пункта пропуска. В данной ситуации на таможенной декларации таможенные органы ставят отметку «Выпуск запрещён», которая заверяется подписью ответственного должностного лица.

Следует отметить, что помимо представленных ситуаций, таможенные органы вправе осуществить контроль сопроводительных документов без досмотра перевозимого груза. Подобная возможность реализуется при соблюдении ниже представленных условий:

- в сопроводительных документах на перемещаемые товары представлена полная информация о перемещаемых товарах;
- таможенная стоимость товаров подтверждена документально в установленном порядке;
- в рамках реализации системы управления рисками ФТС РФ, не были выявлены причины для проведения досмотра судна и перемещаемых на нём товаров;
- в перечне перемещаемых товаров отсутствуют группы товаров, ограниченные или запрещённые к ввозу на территорию Российской Федерации;
- среди перемещаемых товаров отсутствуют отдельные товары, подлежащие обязательному декларированию.¹³

В ходе реализации процессов таможенного контроля, служащие таможенного пункта пропуска проверяют записи в журналах материального учета судна, документы в отношении присутствующего на судне снаряжения, запасные части и припасы. При обнаружении на судне отдельных групп товаров, в

¹³ Никифоров, В.Г. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг // Транспортное дело России. 2020. № 3. С. 94.

отношении которых действуют запрет или ограничение, проводится дополнительные меры таможенного контроля.

Важно отметить, что осмотр и досмотр грузов и транспортных средств, перемещаемых по морю, проводится однократно на специальной территории. Если на территории таможенного пункта пропуска отсутствует специальное место для проведения осмотра и досмотра перемещаемого грузов, меры таможенного контроля реализуется непосредственно на судне.¹⁴

В редких случаях, служащими таможенных органов необходимо провести осмотр опломбированных помещений на судне. В данном случае, составляется акт о снятии пломбы, который подписывается уполномоченным на то должностным лицом ФТС РФ и представителем перевозчика, который может выступать капитан судна.

При убытии судна с территории таможенного поста, таможенными органами реализуется порядок действий, аналогичный действием, совершаемые при прибытии судно. Отличия заключается в проставляемых штампах и отметках. В ходе проверки грузов при их помещении на аборт судна, длительность соответствующих процессов проверки не должна превышать двух часов рабочего времени. После проверки, на таможенной декларации проставляется отметка «Погрузка разрешена».¹⁵

Необходимо отметить, что в ходе реализации процессов таможенного контроля, в отношении вывоза грузов с территории государства, таможенными органами используется автоматизированная система, в которой содержатся сведения о товарах, погружаемых на судно, их количество и таможенной стоимости. Представленная информация передаётся в информационную базу таможенных органов, которая в дальнейшем формирует единую информационную базу ФТС РФ о перемещаемых грузах и используется для целей таможенной

¹⁴ Королева, Е.А. Организация международных транспортных систем: учебник. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. 2020. С. 220.

¹⁵ Кокин, А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М.: Инфотропик Медиа. 2022. С. 156.

статистики.¹⁶

Вывоз отдельных групп товаров может быть запрещён с территории таможенного поста, при условии действия в отношении таких товаров запретов на территорию государства. На таможенной декларации, в которой указаны подобные товары, ставится соответствующая отметка и подписи ответственных должностных лиц. Помимо этого, на декларации указывается причина вынесения решения таможенным органом о запрете вывоза.

В случае, если на территорию морского пункта пропуска поступили товары, ограниченные к ввозу на территорию государства, должностными лицами ФТС РФ проводится тщательная проверка сопроводительных документов и, при отсутствии нарушений, таможенным органом выносится решение о разрешении на ввоз товаров на территории государства. Соответствующее разрешение формируется в установленной форме, на которой представляются соответствующие отметки и подписи должностных лиц ФТС РФ.¹⁷ Указанные документы формируются в электронной базе данных таможенных органов. Также, на нём отражается дата и время поступления грузов на территорию морского пункта пропуска и время убытия судна. Помимо этого, если на борту судна имеются товары, в отношении которых необходимо применить меры контроля других ведомственных органов, им отправляются соответствующие документы, которые проводят проверку и, при отсутствии нарушений, выносят решение о возможности вывоза товаров с территории таможенного пункта пропуска. Соответствующее решение передаётся в таможенный орган, который принимает решение о выпуске товаров. Вышеуказанные решения формируются таможенными органами и отдельными ведомственными органами по установленной форме.¹⁸

Представлены сведения позволяют определить наличие определенных

¹⁶ Королева, Е.А. Организация международных транспортных систем: учебник. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. 2020. С. 221.

¹⁷ Петрова, Т.А. Исследование специфики организации перевозки внешнеторговых грузов морским видом транспорта. М.: Директ-Медиа. 2021. С. 59.

¹⁸ Пронин, Н.В. Таможенный контроль как способ непосредственного обнаружения признаков преступлений // Актуальные проблемы современного уголовного процесса России: межвузовский сборник научных статей. 2023. № 2. С. 223.

особенностей в ходе реализации мер таможенного контроля грузов и транспортных средств, перемещаемых по морским транспортно-логистическим каналам.

Учитывая высокий объём грузоперевозок, осуществляемых морским транспортом, важно отметить сложностью ручной проверки перемещаемых товаров в ходе реализации процедур таможенного контроля. В связи с чем, таможенными органами в ходе контрольных мероприятий, используются специальные технические средства, которые позволяют сократить длительность контрольных процедур повысить степень выявления нарушений таможенного законодательства и достичь высокой эффективности работы таможенных органов.¹⁹ Во всей совокупности технических таможенных средств, используемых таможенными органами в ходе досмотра грузов и транспортных средств, поступающих на морском транспорте, следует особо отметить мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК), который используется в ходе таможенного контроля крупногабаритных грузов. Также, МИДК используется в ходе контроля транспортных средств, а также при поиске запрещённых или ограниченных к ввозу товаров и грузов.

Важно отметить, что указанное техническое средство по своим характеристикам ничем не уступает аналогичным импортным моделям, а по ряду параметров даже превосходит их. Среди преимуществ данного технического средства, следует отметить:

- возможность просвечивать сталь, толщиной до 345 мм;
- возможность идентификации различных групп веществ, в частности, органических, неорганические и металлические;
- высокая степень мобильности технического средства, что позволяет использовать его практически на любой территории;
- низкий объём потребляемой электрической энергии при использовании;
- максимальная нагрузка на ось технического средства составляет 9 тонн;

¹⁹ Королева, Е.А. Организация международных транспортных систем: учебник. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. 2020. С. 222.

- простота в применении технического средства в рамках таможенного контроля.

Рассмотренный досмотровый комплекс может применяться в качестве мобильного средства, то есть он может перемещаться в необходимую зону, а также в качестве стационарного средства, при котором досмотровый комплекс находится в неподвижном состоянии и не перемещается в ходе реализации процедур таможенного контроля.²⁰

Помимо представленного технического средства, следует отметить стационарный инспекционно-досмотровый комплекс, цель которого оптимизировать процессы досмотра грузов и товаров морских портах. Рассматриваемое техническое средство эффективно применяется таможенными органами для выявления контрабанды взрывчатых и наркотических веществ, оружия и прочих аналогичных групп товаров. Преимуществами данного технического средства является возможность визуализации содержимого грузов, что позволяет существенным образом повысить эффективность таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых по морю.²¹

Представленные сведения позволяют определить наличие ряда особенностей реализации процессов таможенного контроля таможенного администрирования в отношении грузов и транспортных средств, перемещаемых морским транспортом. При этом соответствующие процедуры, современных условиях, характеризуется множеством проблем, имеющих принципиальное значение для работы таможенных органов и обеспечения эффективности внешнеэкономической деятельности. Позволяет определить необходимость разработки и внедрения мероприятий законодательного и практического уровня, которые позволят решить выявленные проблемы и оптимизировать систему таможенного администрирования транспорта и грузов перемещаемых по морю.²²

²⁰ Хауз, Д.Дж. Морские грузовые работы и операции: практическое пособие. М.: МОРКНИГА. 2020. С. 190.

²¹ Пронин, Н.В. Таможенный контроль как способ непосредственного обнаружения признаков преступлений // Актуальные проблемы современного уголовного процесса России: межвузовский сборник научных статей. 2023. № 2. С. 224.

²² Хауз, Д.Дж. Морские грузовые работы и операции: практическое пособие. М.: МОРКНИГА. 2020. С. 193.

2 ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ПО МАТЕРИАЛАМ ФТС РФ

2.1 Анализ внешней торговли России в условиях ЕАЭС

Внешняя торговля, в современном мире, осуществляется в условиях неопределенности, связанных с санкционной политикой иностранных государств против Российской Федерации. В условиях экономических санкций, Россия оказалась оторвана от определенных групп товаров, реализуемых на иностранных рынках. В период бурного прогресса санкционной политики, многие торговые организации, как оптовые, так и розничные, были вынуждены сокращать масштаб реализуемой деятельности. К сожалению, часть таких организаций прекратила свою деятельность совсем. В современных условиях, правительством в Российской Федерации реализуется многочисленными мерами, направленными на помощь торговым организациям.

Помимо этого, в современных условиях реализуются новые каналы поставок товаров, которые ранее поставлялись из государств, активно ведущих санкционную политику против Российской Федерации.²³ Подобная возможность обеспечивается указом Президента РФ о параллельном импорте, разрешающим ввоз товаров иностранного производства на территории Российской Федерации параллельно, то есть без согласия на то официального товаропроизводителя или владельца торговой марки.

Представленная совокупность мер положительным образом сказывается как на внешнем товарообороте, так и на их уровне доходов бюджета государства, формируемых за счет таможенных платежей.

Помимо этого, следует отметить, что внешняя торговля, в современных условиях, осуществляется в целях реализации концепции экономической безопасности государства, которая представляет собой особую деятельность госу-

²³ Смоленцева, Е.В. Основные угрозы экономической безопасности предприятий /// Международный научно-исследовательский журнал. 2021. № 4. С. 56.

дарства, при котором достигается защищенность от негативного влияния факторов внешней и внутренней среды. Указанное состояние, в первую очередь, формирует торговую безопасность государства, определяющую наличие товаров в определённом объёме и обладающих конкретными качественными характеристиками, способными удовлетворить потребности потребителей и, как следствие, обеспечить необходимый уровень доходов организации внешнеторговых предприятий, который в свою очередь, призван помочь в достижении устойчивого уровня экономической торговой безопасности государства.

Представленные внешние факторы способны оказывать как сдерживающее, так и способствующее влияние на развитие внешней торговли РФ. В целях характеристики соответствующих факторов, в таблице 1 представлены необходимые сведения.

Таблица 1 – Характеристика факторов внешней среды, оказывающих влияние на развитие внешней торговли РФ

Политико-правовые факторы	Экономические факторы
1	2
<p>Государственное регулирование внешне-торгового деятельности (в Российской Федерации основным документом, регулирующим деятельность организаций, осуществляющих внешнеторговую деятельность, является гражданский кодекс. В частности, статья 492 ГК РФ определяет основы осуществления внешне торговой деятельности организаций, находящихся на территории государства. Так же в рассматриваемой системе нормативно-правового регулирования, следует отметить федеральный закон от 08.12.2003 г. № 164-ФЗ (в ред. от 25.12.2023 г. № 630-ФЗ) «Об основах государственного регулирования внешне-торговой деятельности»).</p> <p>Состояние внутреннего производства в Российской Федерации продукции, реализуемой на экспорт: чем более высоким уровнем развития обладают производственные предприятия, тем больше возможностей для развития внешней торговли, как на территории России, так и в рамках внешнеэкономической деятельности</p> <p>Система налогообложения предприятий,</p>	<p>Уровень развития внешнеторговой сферы (современный уровень развития внешней торговли в регионах РФ во многом определяет уровень конкуренции в отрасли. Чем больше предприятий в отрасли, а также чем выше их уровень конкуренции, тем больше уровень конкуренции в сфере внешней торговли в регионах РФ. Важно отметить, что современный уровень развития внешней торговли Российской Федерации характеризуется присутствием большого количества предприятий, как крупных, так и мелких. Также следует отметить каналы поставки товаров от производителя к конечному потребителю, при условии, что между ними может находиться множество промежуточных звеньев, включая крупные оптовые предприятия, посредников, торговых представителей и других. Так же следует отметить, что рынок внешней торговли государство, характеризуется присутствием на нём различного рода товаров, характеризующихся разными ценами, разным уровнем качества, а также иными характеристиками. Представленные условия создают достаточ-</p>

1	2
<p>осуществляющих внешнеторговую деятельность (выбор системы налогообложения определяется организациями самостоятельно, исходя из возможности применения тех или иных условий. В частности, организации внешней торговли обязаны применять общую систему налогообложения, при которой хозяйствующий субъект выплачивает налог на прибыль организации, налог на имущество, налог на добавленную стоимость, транспортный налог, налог на доходы физических лиц и другие. Выбранная система налогообложения во многом определяет уровень налоговой нагрузки.</p>	<p>но высокий уровень конкуренции на рынке внешней торговли в регионах Российской Федерации, что с одной стороны, формируют барьеры при входе в отрасль для новых игроков на рынке, а с другой стороны, оказывать стимулирующее воздействие на организации, присутствующие на отдельных внешних товарных рынках).</p> <p>Уровень инфляции (уровень инфляции во многом определяет расходы предприятий внешней торговли на закупку товаров, а также на их доставку. Так, при чрезмерном высоком уровне инфляции, внешнеторговые предприятия рискуют понести большие расходы, в связи с чем, будет величина продажная цена товаров для иностранных потребителей. Важно отметить, что современные условия развития экономики России характеризуются приемлемым уровнем инфляции, что не создаёт дополнительных угроз и позволяет предприятиям внешней торговли стабильно развиваться).</p> <p>Курс иностранной валюты, в частности доллара США (данный фактор имеет существенное значение для деятельности предприятий внешней торговли, приобретающих товары у иностранных производителей. Так, при повышении курса доллара США, увеличиваются расходы внешнеторговых предприятий на закупку товаров, что, как следствие, ведет к снижению прибыли. Важно отметить, что в современных условиях, курс доллара США имеет тенденцию к росту, что обусловлено негативными для экономики Российской Федерации проявлениями, а также в мировой экономики. При этом, развитие внутреннего производства в России ведёт к росту предложения различных товаров отечественного производства, что позволяет оптимизировать расходы предприятия внешней торговли и получить желаемый уровень прибыли).</p>
Социально-демографические факторы	Технико-технологические факторы
<p>Численность населения (рассматриваемые фактор формирует численность потенциальных потребителей товаров на внутренних рынках страны, ввозимых на территорию РФ из иностранных государств. Важно отметить, что рассматриваемый фактор в</p>	<p>Состояние основных фондов организаций внешней торговли (техническое состояние основных фондов, в частности, транспортных средств организаций внешней торговли, оказывает существенное влияние на скорость доставки реализуемых товаров к по-</p>

1	2
<p>последнее время оказывает негативное влияние на потенциал развития возможностей предприятия внешней торговли, по причине стабильного снижения численности населения. Указанная проблема является следствием снижения уровня рождаемости и миграционного прироста, которые характерны для анализируемого периода).</p> <p>Предпочтения потребителей (предпочтения потребителей оказывают существенное влияние на масштабы деятельности предприятия внешней торговли. Так, изменений современных тенденций в образе жизни населения, способны влиять на объёмы продаж товаров предприятий, осуществляющих деятельность в сфере внешней торговли).</p> <p>Уровень доходов населения (данный фактор оказывает существенное влияние на объёмы продаж предприятий внешней торговли. Важно отметить, что за последние три года наблюдается тенденция к росту уровня доходов населения государства, что позволяет судить о повышении уровня доходов населения страны, а также о росте потребительской способности, которая сказывается на деятельности предприятий внешней торговли).</p> <p>Уровень потребительского спроса (рассматриваемый фактор проявляется через объём спроса на товары, реализуемые в рамках внешнеэкономической деятельности. Так, чем выше уровень потребительского спроса на реализуемые товары, тем выше объём продаж. Представленные условия сказываются на уровне доходов, прибыли и рентабельности предприятий внешней торговли, и, соответственно, на уровне таможенных платежей).</p>	<p>требителям. Низкий уровень технического состояния транспортных средств, который обусловлен высоким уровнем физического износа, приводит к частным поломкам транспорта, что ведёт к простоям в работе транспорта и персонала организаций внешней торговли, а также способен увеличивать расходы организаций на внеплановые ремонты. Таким образом, основной задачей организации сферы внешнеэкономической деятельности, с учётом рассматриваемого фактора, является обеспечение высокого уровня технического состояния транспортных средств, осуществление своевременных ремонтов, а также своевременная замена транспортных средств, при необходимости).</p> <p>Автоматизация процессов внешней торговли (среди средств автоматизации внешней торговой деятельности, следует отметить автоматизацию складских процессов и процессов хранения товаров, автоматизацию процессов реализации товаров, автоматизацию процессов формирования заказов при закупке товаров, а также других процессов.</p>

Представленные факторы существенным образом отражаются на экономических результатах внешней торговли, осуществляемой предприятиями РФ.

Особую роль в достижении высоких показателей внешней торговли РФ, реализуют таможенные органы, деятельность которых направлена на обеспечение эффективной организации внешнеторговых потоков, собираемости тамо-

женных платежей и налогов, а также соблюдение норм действующего таможенного законодательства ЕАЭС.

В целях анализа результатов деятельности ФТС РФ за 2019 – 2023 гг., в таблице 2 представлены показатели, характеризующие внешнеторговый оборот РФ.

Таблица 2 – Результаты реализации внешнеэкономической деятельности Российской Федерации за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост	темп прироста, процент
Внешнеторговый оборот, млрд. долл. США	674,28	572,60	789,43	850,54	710,26	35,98	5,34
Экспорт, млрд. долл. США	426,32	338,63	493,34	592,52	425,12	-1,20	-0,28
Импорт, млрд. долл. США	247,96	233,97	296,09	255,33	285,14	37,18	14,99
Сальдо внешнеторгового оборота, млрд. долл. США	178,36	104,66	197,26	332,38	139,98	-38,88	-21,52
Процент покрытия импорта экспортом, процент	1,72	1,45	1,67	2,32	1,49	-0,23	x

Источник: Таможня.Правительство.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 14.03.2001. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 22.03.2024.

Анализируя представленные сведения, за последние пять лет (2019 – 2023 гг.) наблюдается рост внешнеторгового оборота РФ на 35,98 млрд. долл. США, что составляет 5,34 %. Рост указанного показателя обусловлен увеличением импорта товаров на 37,18 млрд. долл. США или на 14,99 % в результате роста потребности населения государства в товарах иностранного производства. При этом величина экспорта, напротив, имеет тенденцию к снижению. Так, показатель сократился на 1,20 млрд. долл. США или на 0,28 % в результате реализации санкционной политики иностранными государствами против России, в связи с чем, доступ отдельных групп товаров российского производства на миро-

вые рынки был ограничен.

Результатом внешнеэкономической деятельности РФ за последние пять лет является положительное сальдо внешнеторгового баланса, как следствие превышения экспорта над импортом. При этом значение показателя за 2019 – 2023 гг. сократилось на 38,88 млрд. долл. США или на 21,52 % в связи с ростом импорта и снижением экспорта. По аналогичной причине наблюдается сокращение процента покрытия импорта экспортом на 0,23 процентных пунктов. При этом показатель имеет положительное значение.

Структура экспорта РФ по основным группам товаров за 2019 – 2023 гг. представлена в таблице 3.

Таблица 3 - Структура экспорта по основным группам товаров за 2019 – 2023 гг.

Код ТН ВЭД	Группы товаров	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
		2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
01-24	Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	5,43	8,18	7,3	7,0	10,1	4,67
25-27	Минеральные продукты	65,74	53,86	56,2	66,1	61,2	-4,54
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	5,81	6,54	7,7	7,1	6,4	0,59
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0,04	0,03	0,01	0,01	0,01	-0,03
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	2,81	3,47	1,4	2,4	2,3	-0,51
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,24	0,28	0,3	0,3	0,4	0,61
71-83	Металлы и изделия из них	8,83	10,49	13,1	11,9	14,1	5,27
68-70, 84-97	Машины, оборудование и транспортные средства	3,43	3,72	6,0	5,2	5,4	1,97
Всего экспорт		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-

Источник: Таможня.Правительство.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт.
 – 14.03.2001. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn->

torg/vneshn-torg-countries. – 22.03.2024.

Наибольший удельный вес в структуре экспорта РФ за анализируемый период принадлежит минеральным продуктам (группы товаров 25 - 27), доля показателя составляет 61,2 % в 2023 г., при этом доля показателя сократилась на 4,54 процентных пунктов. Сравнительно удельный вес указанной группы показателей обусловлен высоким потребительским спросом на минеральные продукты, поставляемые из России. Также сравнительно высокий удельный вес в структуре экспорта страны представлен металлами и изделиями из них (группы товаров 71 - 83), а также продовольственными товарами и сельскохозяйственным сырьем (группы товаров 01 - 24). Удельные веса экспорта указанных групп товаров в 2023 году составляют 14,1 % и 10,1 % соответственно. Остальные группы товаров имеют существенно меньшую долю в структуре экспорта государства.

Дальнейший анализ проведен в рамках структуры импорта товаров РФ за 2019 – 2023 гг. (таблица 4).

Таблица 4 - Структура импорта по основным группам товаров за 2019 – 2023 гг.

Код ТН ВЭД	Группы товаров	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
		2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1	2	3	4	5	6	7	8
01-24	Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	11,11	10,46	11,6	14,01	12,33	1,22
25-27	Минеральные продукты	1,50	1,10	1,90	2,07	1,95	0,45
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	19,07	16,58	18,33	22,35	19,54	0,47
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0,52	0,37	0,40	0,38	0,42	-0,10
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1,50	1,32	1,78	1,52	1,18	-0,32
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	6,50	5,79	5,80	6,17	6,71	0,21
71-83	Металлы и изделия из них	6,96	6,01	7,33	7,49	6,73	-0,23

Продолжение таблицы 4

1	2	3	4	5	6	7	8
68-70, 84-97	Машины, оборудование и транспортные средства	44,32	40,93	49,34	46,01	51,13	6,81
Всего экспорт		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-

Источник: Таможня.Правительство.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 14.03.2001. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 22.03.2024.

Представленные сведения позволяют судить о том, что наибольший удельный вес в структуре импорта товаров РФ за 2019 – 2023 гг. представлен машинами, оборудованием и транспортными средствами (группы товаров 68 – 70, 84 - 97). Удельный вес указанной группы товаров увеличился на 6,81 процентных пунктов и составил 51,13 % в 2023 г. Представленная особенность обусловлена недостаточным уровнем развития машиностроительного производства в России.

Также сравнительно высокий удельный вес в структуре импорта представлен продовольственными товарами и сельскохозяйственным сырьем, доля показателя составила 12,33 % в 2023 г., увеличившись на 1,22 процентных пунктов.

Представленная тенденция обусловлена высоким потребительским спросом в России на иностранные продовольственные товары. Удельные веса остальных групп товаров имеют существенно меньший удельный вес.

В совокупности, представленные сведения позволяют определить наличие как позитивных, так и негативных тенденций в части развития внешнеэкономической деятельности, которые в основном обусловлены отрицательным влиянием факторов внешней среды (санкционная политика иностранных государств, геополитическая ситуация и другие факторы).

В целях дальнейшего анализа структуры экспорта и импорта товаров РФ, проведен анализ географической структуры указанных показателей (таблица 5).

Таблица 5 – Географическая структура экспорта и импорта товаров РФ за 2019 – 2023 гг.

Страны-контрагенты	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Экспорт						
Страны СНГ	12,7	14,4	13,2	15,6	16,8	4,1
из них страны ЕАЭС	9,1	9,9	9,3	10,7	11,3	2,2
Страны дальнего зарубежья	87,3	85,6	86,8	84,4	83,2	-4,1
из них страны ЕС	33,7	38,1	32,9	26,3	24,8	-8,9
Страны АТЭС	24,0	27,9	26,6	33,5	35,7	11,7
Другие страны	5,2	4,8	5,5	5,9	6,1	0,9
Импорт						
Страны СНГ	11,3	10,8	10,7	12,2	12,8	1,5
из них страны ЕАЭС	8,2	8,0	8,1	8,9	9,4	1,2
Страны дальнего зарубежья	88,7	89,2	89,3	87,8	87,2	-1,5
из них страны ЕС	36,3	34,0	32,0	28,7	26,4	-9,9
Страны АТЭС	41,3	42,4	44,7	45,3	45,8	4,5
Другие страны	3,7	3,1	3,1	3,6	4,2	0,5

Анализ географической структуры экспорта товаров РФ позволил сделать следующие выводы. Наибольший удельный вес в географической структуре экспорта товаров РФ представлен странами дальнего зарубежья (84,4 % в 2023 году), среди которых 24,8 % приходится на страны ЕС (показатель сократился на 8,9 процентных пунктов в анализируемом периоде в результате введения экономических санкций против России, которые ограничили доступ товаров отечественного производства на иностранные рынки) и 35,7 % представлено экспортом в страны АТЭС (доля показателя увеличилась на 11,7 процентных пунктов в результате укрепления политических и внешнеторговых отношений между Россией и странами АТЭС в анализируемом периоде).

Анализ географической структуры импорта товаров РФ позволил определить, что наибольший удельный вес в географической структуре импорта товаров РФ представлен странами дальнего зарубежья, на долю которых приходится 87,2 % в 2023 году (показатель сократился на 1,5 процентных пунктов в анализируемом периоде). В составе рассматриваемого показателя, доля импорта товаров из стран ЕС сократилась в анализируемом периоде на 9,9 процентных

пунктов и составила 26,4 % в 2023 году. Представленная тенденция обусловлена реакцией российского внутреннего рынка на товары, поставляемые из недружественных для РФ государств. Также следует отметить изменение удельного веса импорта товаров из стран СНГ в сторону увеличения (на 1,5 процентных пунктов), в частности, импорта из стран ЕАЭС увеличится на 1,2 процентных пунктов и составил 9,4 % в 2023 году в результате укрепления внешнеторговых отношений России со странами-участниками ЕАЭС.

Таким образом, в анализируемом периоде наблюдается рост масштабов внешней торговли РФ, что в основном, достигается за счет грамотных действий Правительства РФ, а также благодаря эффективной реализации деятельности ФТС РФ.

2.2 Анализ динамики и структуры товаров, перемещаемых морским транспортом по данным ФТС РФ

Морской транспорт имеет огромное значение в осуществлении внешнеэкономической деятельности РФ, позволяя перевозить большие объемы грузов по морю, а также позволяя существенным образом сократить период нахождения грузов в пути. В целях определения места морского транспорта во внешнеэкономической деятельности РФ, в таблице 6 представлены необходимые показатели.

Таблица 6 – Динамика перевозок грузов и грузооборот в международном сообщении по отдельным видам транспорта за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютные	относительные (темпы прироста), процент
1	2	3	4	5	6	7	8
Перевезено грузов, млн. тонн							
Морским транспортом, всего	9,9	9,7	9,1	8,9	8,9	-1,0	-10,10
в том числе:							
- экспортных	8,3	8,5	7,6	7,3	7,7	-0,6	-7,23
- импортных	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	0,3	в 2,50 раза

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5	6	7	8
- между иностранными портами	1,4	0,9	0,9	0,8	0,7	-0,7	-50,00
Внутренним водным транспортом, всего	29,5	30,6	29,7	28,7	28,8	-0,7	-2,37
в том числе:							
- экспортных	25,6	26,7	25,8	25,2	24,8	-0,8	-3,13
- импортных	1,4	1,8	1,3	1,2	1,5	0,1	7,14
- транзитных	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	-0,1	-50,00
- между иностранными портами	2,3	2,0	2,4	2,2	2,4	0,1	4,35
Воздушным транспортом	0,8	0,9	1,1	0,7	0,6	-0,2	-25,00
Грузооборот, млрд. т/км							
Морским транспортом, всего	19,9	18,3	18,2	18,8	19,5	-0,4	-2,01
в том числе:							
- экспортных	14,9	14,3	12,1	13,7	14,2	-0,7	-4,70
- импортных	0,5	0,8	1,7	1,5	1,6	1,1	в 3,20 раза
- между иностранными портами	4,5	3,2	3,8	3,6	3,7	-0,8	-17,78
Внутренним водным транспортом, всего	34,1	33,0	35,4	22,5	16,8	-17,3	-50,73
в том числе:							
- экспортных	27,6	27,8	28,8	19,3	15,2	-12,4	-44,93
- импортных	1,5	1,6	1,6	1,1	0,4	-1,1	-73,33
- транзитных	0,7	0,3	0,3	0,3	0,3	-0,4	-57,14
- между иностранными портами	4,3	3,3	4,6	1,8	0,9	-3,4	-79,07
Воздушным транспортом	6,5	6,1	8,0	4,2	3,8	-2,7	-41,54

Источник: Транспорт в России 2023: статистический сборник. – М.: Росстат, 2024. – 101 с.

Анализируя сведения, представленные в таблице 5, следует отметить сокращение грузооборота в рамках внешнеэкономической деятельности РФ. Основной причиной представленной тенденции является санкционная политика иностранных государств, реализуемая против Российской Федерации. В совре-

менных условиях, по отношению к России странами-участниками Евросоюза (ЕС) введен двенадцатый пакет санкций, включающий как политические так и экономические санкции. В настоящее время, Россия является безусловным лидером по количеству введенный против нее санкций, обогнав Иран и Северную Корею. При этом Правительство Российской Федерации реализует политику, направленную на смягчение негативного влияния санкций за счет развития внутреннего производства, повышения конкурентоспособности отечественных предприятий и производимой ими продукции, насыщения внутреннего рынка товарами и прочими мерами. Важно отметить, что подобные меры не только позволяют сдерживать негативные проявления санкционной политики иностранных государств, но и развивать экономику и социальную сферу государства. При этом негативное влияние рассматриваемого фактора, все же остается в современных условиях.

Преобладающая доля перевозок в рамках внешнеэкономической деятельности РФ, представлена внутренним водным транспортом (75,20 % в 2023 г.), что подтверждается сведениями, представленными в таблице 7.

Таблица 7 – Структура перевозок грузов и грузооборот в международном сообщении по отдельным видам транспорта за 2019 – 2023 гг.

Показатели	Структура, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., про- центных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1	2	3	4	5	6	7
Перевезено грузов						
Морским транспортом, всего	24,63	23,54	22,81	23,24	23,24	-1,39
в том числе:						
- экспортных	20,65	20,63	19,05	19,06	20,10	-0,54
- импортных	0,50	0,73	1,25	1,31	1,31	0,81
- между иностранными портами	3,48	2,18	2,26	2,09	1,83	-1,65
Внутренним водным транспортом, всего	73,38	74,27	74,44	74,93	75,20	1,81
в том числе:						
- экспортных	63,68	64,81	64,66	65,80	64,75	1,07
- импортных	3,48	4,37	3,26	3,13	3,92	0,43
- транзитных	0,50	0,24	0,50	0,26	0,26	-0,24
- между иностранными портами	5,72	4,85	6,02	5,74	6,27	0,54

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7
Воздушным транспор- том	1,99	2,18	2,76	1,83	1,57	-0,42
Грузооборот						
Морским транспортом, всего	32,89	31,88	29,55	41,32	48,63	15,74
в том числе:						
- экспортных	24,63	24,91	19,64	30,11	35,41	10,78
- импортных	0,83	1,39	2,76	3,30	3,99	3,16
- между иностранными портами	7,44	5,57	6,17	7,91	9,23	1,79
Внутренним водным транспортом, всего	56,36	57,49	57,47	49,45	41,90	-14,47
в том числе:						
- экспортных	45,62	48,43	46,75	42,42	37,91	-7,71
- импортных	2,48	2,79	2,60	2,42	1,00	-1,48
- транзитных	1,16	0,52	0,49	0,66	0,75	-0,41
- между иностранными портами	7,11	5,75	7,47	3,96	2,24	-4,86
Воздушным транспор- том	10,74	10,63	12,99	9,23	9,48	-1,27

Нельзя не отметить существенную долю перевозок грузов морским транспортом в структуре перевозок в рамках внешнеэкономической деятельности. Удельный вес показателя сократился на 1,39 процентных пунктов за анализируемый период и составил 23,24 % в 2023 г.

В целях анализа динамики перевозок грузов и грузооборота морского транспорта РФ за 2019 – 2023 гг., в таблице 8 представлены необходимые сведения.

Таблица 8 – Анализ динамики перевозок грузов и грузооборота морского транспорта РФ за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютные	относительные (темпы прироста), процент
1	2	3	4	5	6	7	8
Перевезено грузов, всего, млн. т.	9,9	9,7	9,1	8,9	8,9	-1,0	-10,10
из них:							
Сухогрузы	2,6	4,0	4,1	4,9	4,8	2,2	84,62

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8
наливные грузы	5,0	4,4	4,5	4,4	4,7	-0,3	-6,00
из общего объема – перевозки грузов в заграничном плавании	9,9	9,7	9,1	8,7	9,3	-0,6	-6,06
из них:							
- экспортные	8,3	8,5	7,6	7,3	7,7	-0,6	-7,23
- импортные	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	0,3	в 2,5 раза
- между иностранными портами	1,4	0,9	0,9	0,8	0,7	-0,7	-50,00
Грузооборот, всего, млрд. т/км	19,9	18,3	18,2	18,8	19,5	-0,4	-2,01
из него по видам перевозок:							
- экспортные	14,9	14,3	12,1	13,7	14,2	-0,7	-4,70
- импортные	0,5	0,8	1,7	1,5	1,6	1,1	в 3,2 раза
- между иностранными портами	4,5	3,2	3,8	3,6	3,7	-0,8	-17,78

Источник: Транспорт в России 2023: статистический сборник. – М.: Росстат, 2024. – 101 с.

Анализируя сведения, представленные в таблице 7, следует отметить сокращение общего объема перевезенных грузов за последние пять лет (2019 – 2023 гг.) на 1,1 млн. тонн, что составляет 10,10 %. Следует отметить сокращение объема экспортных грузов на 0,6 млн. тонн (или 7,23 %), что является результатом реализации ограничительных мер в отношении отдельных групп товаров, в целях обеспечения внутренних рынков необходимым объемом товаров. При этом объем импорта товаров, перемещаемых морским транспортом, напротив, увеличился (прирост показателя составил 0,3 млн. тонн).

Грузооборот морского транспорта имеет тенденцию к сокращению за последние пять лет, изменение показателя составило 0,4 млрд. т/км или 2,01 %. Указанная тенденция в основном обусловлена сокращением экспортных (на 0,7 млрд. т/км или 4,70 %) и транзитных перевозок (на 0,8 млрд. т/км или 17,78 %).

В структуре грузоперевозок морским транспортом, наибольший удельный вес приходится на экспортные операции, доля которых составляет 86,52 % в 2023 г. (таблица 9).

Таблица 9 – Структура перевозок грузов и грузооборота морского транспорта РФ за 2019 – 2023 гг. по видам таможенных процедур

Показатели	Структура, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Перевезено грузов, всего	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
из них:						
- экспортные	83,84	87,63	83,52	82,02	86,52	2,68
- импортные	2,02	3,09	5,49	5,62	5,62	3,60
- между иностранными портами	14,14	9,28	9,89	8,99	7,87	-6,28
Грузооборот, всего	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
из него:						
- экспортные	74,87	78,14	66,48	72,87	72,82	-2,05
- импортные	2,51	4,37	9,34	7,98	8,21	5,69
- между иностранными портами	22,61	17,49	20,88	19,15	18,97	-3,64

В анализируемом периоде наблюдается рост удельного веса грузооборота морским транспортом, в рамках экспортных операций. Также наблюдается рост грузооборота при импортных операциях. Представленная динамика связана с развитием внутреннего производства в РФ и реализацией политики импортозамещения.

Следует отметить, что представленные тенденции во многом обусловлены текущей ситуацией на мировой арене, в частности, имеют место ограничительные меры санкционного характера в плане морского сообщения.

Дальнейший анализ перевозок грузов морским транспортом проведен по видам грузов (таблица 10).

Согласно представленным в таблице 10 сведениям, структура перевозок грузов морским транспортом за последние пять лет изменилась несущественным образом.

Таблица 10 – Структура перевозок грузов морским транспортом по видам грузов за 2019 – 2023 гг. по группам товаров

Показатели	Структура, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Отправлено грузов, всего	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
в том числе:						
- каменный уголь и кокс	4,6	3,2	3,3	5,7	5,5	-0,9
- нефть и нефтепродукты	28,2	27,8	28,4	28,6	28,9	-0,7
- руда	0,6	1,3	1,5	1,4	1,6	-1,0
- металлолом	0,9	0,9	0,7	1,3	1,1	-0,2
- химические и минеральные удобрения	0,6	0,5	0,2	0,4	0,6	-
- химические грузы	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	-
- лесные грузы	1,7	1,8	1,9	1,9	1,8	-0,1
- зерновые	0,7	11,1	10,4	10,2	10,7	-10,0
- прочие грузы	62,5	53,3	53,5	50,4	49,6	12,9

Наибольший удельный вес в рассмотренной структуре морских перевозок (в рамках групп товаров) представлен нефтью и нефтепродуктами (доля показателя сократилась на 0,7 процентных пунктов и составила 28,9 % в 2023 г.). Также существенный удельный вес характерен для зерновых культур, доля показателя составляет 10,7 % в 2023 г. Представленные сведения обусловлены высоким потребительским спросом иностранных потребителей на указанные группы товаров. Удельный вес товаров, не включенных в представленные группировки (прочие грузы) составляет 49,6 % в 2023 г. Таким образом, в системе грузоперевозок в рамках внешнеэкономической деятельности РФ, наблюдается смещение в сторону усиления роли морского транспорта, что является следствием действия ограничений на авиаперевозки в отдельных районах РФ, в связи с негативной военно-политической обстановкой и развитием внешнеэкономической деятельности России со странами, грузоперевозки в которое удобно осуществлять морским транспортом.

2.3 Особенности реализации процедур таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом

Процессы таможенного контроля и администрирования товаров и грузов,

перемещаемых морским транспортом, имеют принципиальные отличия перед аналогичными процессами, осуществляемыми таможенными органами при перемещении товаров земным и воздушным транспортом. Отличительной особенностью в условиях реализации подобных процессов, является ограниченность территории, на которой проводятся соответствующие процессы, а также специфика перемещения транспорта по морю, что определяет необходимость грамотной организации и схемы подхода судов к морским пунктам пропуска, чтобы не допустить длительного простоя судов и обеспечить их мобильность. Помимо этого, морским транспортом перевозятся большие объёмы грузов, существенно превышающие объёмы, перемещаемые другими видами транспорта. Сказано позволяет определить сравнительно большой объём документов, подлежащих проверке таможенными органами, а также большой объём проверки перемещаемых товаров.

При этом, важно отметить, что длительность процессов, связанных с таможенным контролем и администрированием товаров, поступающих на таможенный пост по морю, строго ограничено ведомственными документами таможенных органов РФ. Сказанное определяет необходимость оперативных действий таможенных органов, что достигается за счёт оперативного выбора процедур таможенного контроля, которые позволят достичь максимальной эффективности с учётом особенностей конкретной ситуации.

В современных условиях широкого развития системы электронного декларирования товаров и предварительного информирования, действует обязанность перевозчиков заблаговременно представлять информацию в таможенные органы о перемещаемых товарах. Подобная информация отражает в себе перечень перемещаемых товаров с указанием их количества, а также цены каждой единицы, которая должна быть документально подтверждена. Подобные сведения используются для расчёта таможенной стоимости, которая, в свою очередь, выступает базой для исчисления таможенных платежей. Задача служащих таможенных органов входит проверка документального подтверждения стоимости перемещаемых товаров, контроль правильности расчёта таможенных пла-

тежей, а так же проверка полноты и своевременности их уплаты.

Таким образом, меры таможенного контроля в отношении товаров и грузов, пребывающих на территорию морских пунктов пропуска, предполагает широкий перечень обязанностей служащих таможенных органов, От качества и эффективности которых, во многом определяется тенденции развития морских грузоперевозок в современных условиях.

Особое значение в системе таможенного контроля товаров, перемещаемых по морю, имеет учёт объёмов внешней торговли и времени, которая затрачивается таможенным органом на проведение одной проверки. Представленные данные являются объектом учета таможенной статистики и используются в целях анализа результатов внешнеэкономической деятельности государства, а также для оценки результатов и эффективности работы ФТС РФ.

В целях повышения эффективности организации и реализации таможенного контроля в морских пунктах пропуска, На их территории используются автоматизированные технические средства, позволяющие проводить погрузочно-разгрузочные работы с применением средств автоматизации, которые обеспечивают оперативность реализации процессов погрузки и разгрузки товаров, что приводит к оперативной реализации процессов таможенного контроля, согласно установленным временным нормативам. Помимо этого, использование автоматизированных технических средств в морских пунктах пропуска, позволяет сократить расходы на осуществление отдельных процессов контроля, а также снизить трудоёмкость и длительность их реализации. В качестве специальных автоматизированных средств морских пунктах пропуска применяются автоматизированные краны, задачи которых входят процессы погрузки и разгрузки товаров с борта судна.

В качестве технических средств таможенного контроля, следует отметить мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК), который используется в ходе таможенного контроля крупногабаритных грузов. Также, МИДК используется в ходе контроля транспортных средств, а также при поиске запрещённых или ограниченных к ввозу товаров и грузов. МИДК техническое

средство по своим характеристикам ничем не уступает аналогичным импортным моделям, а по ряду параметров даже превосходит их. Данный досмотровый комплекс может применяться в качестве мобильного средства, то есть он может перемещаться в необходимую зону, а также в качестве стационарного средства, при котором досмотровый комплекс находится в неподвижном состоянии и не перемещается в ходе реализации процедур таможенного контроля. Помимо представленного технического средства, следует отметить стационарный инспекционно-досмотровый комплекс, цель которого оптимизировать процессы досмотра грузов и товаров морских портах. Рассматриваемое техническое средство эффективно применяется таможенными органами для выявления контрабанды взрывчатых и наркотических веществ, оружия и прочих аналогичных групп товаров. Преимуществами данного технического средства является возможность визуализации содержимого грузов, что позволяет существенным образом повысить эффективность таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых по морю.

Важно отметить, что использование подобных технических средств деятельности таможенных органов, определяется направлениями стратегии развития ФТС РФ до 2030 года. Согласно основным направлениям Стратегии, в современных условиях обеспечивается переход таможенных органов от электронной к интеллектуальной таможне, реализация функций которой обеспечивается благодаря повсеместному внедрению специализированных технических средств, а также информационных и автоматизированных систем и программ.²⁴

Помимо сказанного, в целях достижения эффективности работы таможенных органов в морских пунктах пропуска, обеспечивается эффективность взаимодействия между таможенными органами и оператора. Ввиду тесной взаимосвязи функции, реализуемых указанными субъектами таможенного контроля, их действия зачастую не просто разделить и разграничить. Сказанное определяет значимость совместной работы таможенных органов и операторов

²⁴ О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 10388-р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

грузового терминала, в целях достижения задач таможенного контроля и таможенного администрирования.

Особое внимание таможенных органов в морских пунктах пропуска, уделяется импортным грузом, в отношении которых обеспечивается наиболее существенный объем процессов таможенного контроля, что объясняется необходимостью соблюдения норм действующего законодательства в сфере таможенного дела, в части недопущения на территорию РФ товаров, ограниченных к ввозу, строгой проверки товаров, ограниченных к ввозу на территорию государства, строгой проверки сопроводительных документов на товары, на предмет информация, являющийся обоснованием для определения таможенной стоимости и исчисления таможенных платежей. Указанный перечень функций таможенных органов в части таможенного контроля, должен быть выполнен строго установленные внутренними положениями ФТС РФ временные рамки. При этом контроль поступающих грузов нередко требует дополнительных мер проверки товаров. Среди ситуаций, при которых служащий таможенных органов выносят решение о необходимости реализации дополнительных мер таможенного контроля, относятся:

- отсутствие полного пакета документов на перемещаемые товары;
- отсутствие полной информации, необходимой для обоснования и правильного расчёта таможенной стоимости перевозимых товаров;
- присутствие среди перевозимых грузов отдельных групп товаров, ограниченных и запрещённых к ввозу на территорию Российской Федерации;
- наличие информации у таможенных органов о возможном нарушении норм таможенного законодательства перевозчиком;
- присутствие иных факторов, определяющих необходимость проведения дополнительных мер проверки поступающих грузов.

Необходимо отметить, что для выполнения задач таможенного контроля, таможенные органы взаимодействуют с отдельными ведомствами, среди которых, присутствуют подразделения Роспотребнадзора, осуществляющие меры фито-санитарного, карантинного и прочих направлений контроля. Вид кон-

троля, который применяется в ходе таможенной проверки, зависит от групп перемещаемых грузов. В частности, в учёт принимается код ТН ВЭД и перечень товаров, ограниченных к ввозу на территорию государства. Помимо таможенного контроля в рамках таможенного администрирования, исходя из видов перемещаемых товаров, проводятся меры ветеринарного, карантинного и фитосанитарного контроля. Соответствующие меры направлены на недопущение на территорию Российской Федерации товаров, использование которых может нанести вред жизни и здоровью населения государства. Подобные меры контроля осуществляются посредством оперативной передачи сопроводительных документов в соответствующие ведомства по электронным каналам связи. После получения документов, служащие ведомств проводят их проверку и, при отсутствии нарушений, формируют решение о возможном выпуске товаров. В противном случае, информация о выявленных нарушениях передаётся в таможенный орган, служащие которого принимают решение о проведении дополнительных процедур таможенного контроля с применением специальных технических средств.²⁵ Важное значение в ходе реализации таможенного контроля товаров, поступающих по морю, имеет документальное отражение процессов и результатов проверки. По результатам реализации процессов таможенного контроля, в таможенных декларациях проставляются специальные отметки, особенность и порядок применения которых, представлен ниже:

- «ввоз разрешен» - проставляется при отсутствии нарушений таможенного законодательства и наличии всех необходимых документов;

- «ввоз запрещён» - имеет место при запрете на выгрузку товаров или транспортных средств в рамках международной перевозки, если в отношении перемещаемых товаров, на которые не был предоставлен полный пакет сопроводительных документов;

- «погрузка разрешена» - ставится при убытии судна с территории таможенного поста, таможенными органами реализуется порядок действий, анало-

²⁵ Никифоров, В.Г. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг // Транспортное дело России. 2020. № 3. С. 94.

гичный действием, совершаемые при прибытии судно. Отличия заключается в предоставляемых штампах и отметках.

Особое внимание в системе рассматриваемых аспектов, следует уделить времени реализации мир таможенного контроля. Важно отметить, что в отношении длительности отдельных процессов таможенного контроля, действует установленные временные рамки, обеспечивает эффективность процессов таможенного контроля и работы таможенных органов РФ.

В приложении в представлены нормы времени на реализацию процесса таможенного контроля в отношении товаров помещённых под процедуру таможенного транзита.

Таможенный контроль для рассматриваемых ситуаций, не должен превышать 48 часов. Для соблюдения указанных временных рамок, таможенные органы достаточно часто применяют средства таможенного контроля, среди которых используются досмотровые комплексы мобильного и стационарного характера. Использование подобных технических средств позволяет визуализировать содержимое грузов, что существенно упрощает процесс таможенного контроля. Преимуществами применения специализированных технических средств является возможность проверки больших объёмов грузов, перемещаемых в контейнерах. Подобные подходы позволяют получить достаточно расширенные сведения о перемещаемых грузах и сопоставить их с информацией представленной в сопроводительных документах. Применение технических средств в ходе таможенного контроля позволяет повысить эффективность мир таможенного контроля и работы таможенных органов РФ.

Оценка эффективности мер таможенного контроля, реализуемого в отношении товаров, перемещаемых по морю, проводится на основе показатели, характеризующие объёмы внешнеэкономической деятельности, в частности экспорта, импорта и сальдо внешнеторгового оборота. Помимо этого, одним из основных показателей используемых для оценки эффективности работы таможенных органов в морских пунктах пропуска, является длительность реализации процедур таможенного контроля в среднем на одну проверку.

3 РАЗВИТИЕ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых морским транспортом в современных условиях

Грузоперевозки морским транспортом имеют огромную роль в системе внешнеэкономической деятельности как всего мира, так и Российской Федерации. Сказанное объясняется преимуществами морского транспорта перед грузоперевозками иными видами транспорта, в частности:

- морской транспорт позволяет организовать грузоперевозки на территории, где не действуют иные виды грузового транспортного сообщения;
- морской транспорт позволяет организовать грузоперевозки больших объёмов;
- грузоперевозки, организуемые морским транспортом, в большинстве случаев, подлежат страхованию.

Представленные преимущества формируют существенные возможности для дальнейшего развития морских грузоперевозок на территории Российской Федерации.

Важно отметить, что в последние годы система морских грузоперевозок претерпела существенные изменения, которые в основном обусловлены последствиями коронавирусной инфекции. Данный фактор отразился на существенном росте стоимости грузоперевозок, которые возросли в среднем почти в четыре раза за достаточно короткий период времени. Так же, были нарушены логистические связи морских перевозках, по причине серьёзной нехватки контейнеров и закрытых портов.

Пандемия нарушила процессы стабильной оперативной деятельности морских портов, не только по причине временного приостановления работы таможенных пунктов пропуска, но и в связи со снижением производительности труда на территории морских портов, по причине высокого уровня заболеваемости сотрудников. Учитывая, что процессы морской логистики включает в се-

бя многочисленные процессы, связанные с доставкой, а также погрузочно-разгрузочными работами, период пандемии имела место существенное нарушение и снижение эффективности работы морских портов.

Представлены негативные последствия пандемии привели к скоплению неотгруженных грузов, что привело к дефициту на территории морских портов. Следует отметить, что даже при организации вывоза товаров, контейнеры, в которых они привозились, возвращались на территории морских портов нерегулярно. Представленная ситуация начала стабилизироваться в 2021 году, в период восстановления внутреннего производства государств, что обеспечило рост потребительского спроса на морские грузоперевозки.

Также, помимо представленных негативных тенденций, следует отметить, что пандемия привела к существенному дисбалансу в экспорте и импорте товаров, доставляемых морским транспортом. Те морские порты, которые осуществляли деятельность в стандартном режиме, были загружены работой, что привело к нехватке контейнеров и площадок для их хранения. Указанная тенденция привела к существенному росту ставок фрахта в отдельных морских судах, а также к системным сбоям в работе морской логистики.

В указанный период времени стоимость морских грузоперевозок в мире возросла от 3 до 5 раз и достигла рекордных значений. В современных условиях, стоимость услуг на морские перевозки выше допандемийного уровня, что объясняется ростом уровня инфляции.

Помимо этого, негативное влияние на условия развития грузоперевозок морским транспортом в условиях ЕАЭС, оказала санкционная политика иностранных государств против России, которая привела к ограничению доступа российских судов к иностранным таможенным портам. Представленная тенденция привела к длительным простоям российского морского транспорта в морских пунктах пропуска, находящимся на территории зарубежных стран. В целях поиска решения данной проблемы, организациями, осуществляющими внешнеэкономическую деятельность в рамках морских грузоперевозок осуществляется поиск новых каналов поставки через третьи страны. Подобная

схема доставки грузов морским транспортом, нередко увеличивает их стоимость, в результате увеличения длительности маршрута, при этом достигнута цель доставки грузов морским транспортом, посредством новых каналов логистики.

Важно отметить негативное влияние на систему морских грузоперевозок военно-политической ситуации, обусловленной военными действиями на территории Украины. Кризис на Украине привёл к сокращению мировых поставок зерна почти на 4 %, удобрений и их компонентов на 7 %, а также наблюдается рост стоимости грузовых перевозок морским транспортом. С февраля 2022 года, оплачиваемые расходы предприятиями, которые являются субъектами внешнеэкономической деятельности государства, возросли в половину.

В современных условиях, изменения стоимости услуг на реализацию морских грузовых перевозок во многом обусловлено пропускной способностью мирских портов, а также эффективностью мероприятий, реализуемых как транспортными компаниями, так и таможенными органами государства. В целях решения указаны проблемы, владельцы морских линий инвестируют огромные средства в развитие инфраструктуры морских портов, а также модернизацию оборудования.

Несмотря на условия неопределённости, в которых организуются и реализуются грузоперевозки морским транспортом, перспективы развития на будущие периоды являются позитивными. По данным экспертов, ожидается средний прирост рынка морских грузоперевозок на 4 % в год до 2026 года.

Одним из основных рисков, присущих системе грузоперевозок морским транспортом, является блокирование судоходных путей, имеющих стратегическое значение для отдельных государств. Так, в марте 2021 года, был заблокирован на шесть дней Суэцкий канал, в результате того, что один из контейнеровозов сел на мель. Значимость Суэцкого канала для системы мировых грузовых перевозок привела к серьёзным последствиям. Представленная ситуация вылилась в снижении мировой торговли в среднем на 0,2 - 0,4 % за каждый день блокировки. Финансовые затраты составили в среднем 400 млн. долларов США

за каждый час блокировки канала.

По результатам реализации морских грузоперевозок в мире 2021 году произошло 2 703 судоходных происшествия и 40 полных потерь. Представленные сведения позволяют сделать вывод о том, что при перебоях в работе системы морских грузоперевозок имеют место существенные потери, в том числе и финансовые.

Необходимо отметить, что современные условия реализации морских грузоперевозок характеризуется существенным снижением физических рисков, в частности пиратства и инцидентов с доставкой грузов. При этом в системе рисков, в рамках рассматриваемых аспектов, всё большую роль получает кибербезопасность. С февраля по июнь 2021 года был зафиксирован рост числа попыток взлома морских судов в четыре раза. Представленная ситуация обусловлена развитием кибератак, что становится возможным в результате совершенствования и модернизации вредоносных программ. При этом в современных условиях имеет место риск роста кибератак в будущем, в виду развития автономных навигационных технологий, используемых в системе международных грузоперевозок, которые считаются залогом будущей морской мобильности.

Серьёзные изменения в системе морских грузоперевозок Российской Федерации имели место в 2022 году, что обусловлено началом специальной военной операции. Результатом негативной реакции западных государств, стал отказ в работе тройки мировых лидеров морских контейнерных перевозок с российскими организациями, в частности было сделано заявление о прекращении приёма новых заявок, связанных с перевозкой российских контейнеров. Также были приостановлены букинги на интермодальных транспортных сервисах. Представленная ситуация негативно отразилась на развитии транзитных контейнерных перевозок между портами Дальнего Востока и Китаем. Представленные негативные для Российской Федерации тенденции, привели к необходимости перестроения логистики морских грузовых перевозок. Помимо этого, в отношении терминалов в Санкт-Петербурге и Владивостоке, были введены

ограничительные меры по перевозке грузов морским транспортом, после чего, букинг был восстановлен для большинства судов.

В современных условиях, указанные судоходные линии принимают исключительно гуманитарные грузы. Аналогичная ситуация коснулась и других морских портов Российской Федерации, с которыми прекращено грузовое морское сообщение отдельными иностранными государствами, ведущим санкционную политику против России.

Важно отметить, что подобные ограничения оказывают негативное влияние не только на логистику и систему морских грузоперевозок России в целом, но и негативно отражаются на работе системы морской логистики отдельных иностранных государств. Ситуация усугубляется опасениями третьих стран, которые также ведут внешнеэкономическую деятельность с Российской Федерацией по морским каналам связи. В частности, имеют место ограничения по поставке российских грузов, в виду наличия опасений в применении к третьим странам санкций иностранных государств, в частности, стран-участников ЕАЭС.

Таким образом, система морских грузоперевозок Российской Федерации, в современных условиях, характеризуется условиями нестабильности и неопределённости, необходимости оперативного перестроения логистики поставок, в целях обеспечения эффективности работы морских портов РФ. При этом, договорные обязательства со странами, ведущими санкционную политику против России до сих пор сохраняются, при этом имеют место определённые таможенные ограничения. Подобные условия создают очереди в морских пунктах пропуска. В ходе проверки грузов на предмет наличия в них санкционных товаров, также ведётся тщательная проверка сопроводительных документов.

В системе рассматриваемых случаев, следует отметить ситуации, связанные с нахождением груза в процессе доставки по морским каналам и попаданием его в санкционные списки в данный период. В подобных ситуациях происходит удержание груза на неопределённый период времени. Перенаправление грузов в иностранные порты, готовые его принять, возможно далеко не всегда,

при этом подобные действия не всегда позволяют получить ожидаемую эффективность.

Современные условия реализации морских грузовых перевозок, осуществляемые в рамках санкционной политики, несомненно, снижают их эффективность. При этом, до начала событий в феврале 2022 года, система логистических каналов доставки грузов морским транспортом на территории Российской Федерации находилось в непростом состоянии: высокие ставки фрахта, длительность ожидания в морских пунктах пропуска, сложности в технической проверке перевозимых грузов на предмет соблюдения действующих запретов и ограничений. Всё это снижало потенциальную эффективность работы системы грузоперевозок морским транспортом, а текущие санкционные условия, в которых реализуются средства морской логистики, и без того ухудшают сложившуюся ситуацию.

Помимо сказанного, важно отметить, что одной из основных проблем, характерных для системы морского грузового транспорта РФ, является нехватка контейнеров, а также дефицит товаров. Представленная ситуация приводит к потенциальному росту цен на перемещаемые грузы. Дефицит определённых групп товаров на российском рынке обусловлен сокращением потенциальных возможностей отдельных российских товаропроизводителей, что связано с нехваткой конкретного вида сырья, поставляемого из иностранных государств. Представленная ситуация является результатом санкционной политики иностранных государств, которая ограничивает доступ российских товаропроизводителей к отдельным видам товаров. При этом неразвитость российского сырьевого рынка в рамках отдельных видов сырья, приводит к необходимости отказа от производства отдельных товаров, или вынуждает искать новые каналы поставки подобного сырья, что может сказаться на качестве производимых товаров.

Представленная ситуация негативно влияет на морской грузопоток Российской Федерации в целом, при этом подобные условия приводят к развитию системы логистики морских грузов между Россией и странами ЕАЭС, а также

третьими странами. Остальная ситуация не только укрепляет торговые отношения между указанными группами стран, но и усиливает степень взаимодействия государств в политической сфере.

Необходимо отметить, что развитию грузоперевозок морским транспортом, способствует стратегия развития РФ, которая предусматривает:

- развитие судостроительного комплекса РФ, характеризующегося высокой технологичностью;
- укрепление экономического и торгового положения РФ в Каспийском регионе;
- развитие прибрежно-портовой инфраструктуры России;
- развитие логистических центров и морских портовых комплексов;
- строительство конкурентоспособных судов в Санкт-Петербурге, Калининградской и Ленинградской областях;
- формирование условий для обеспечения доступа российских судов к территории Калининградской области.

Представленные цели призваны способствовать развитию грузооборота и грузопотока морского транспорта Российской Федерации.

В части проблем таможенного администрирования при перемещении товаров морским транспортом, следует выделить следующие проблемы:

- сложности выявления нарушений норм таможенного законодательства, в части контрабанды, недостоверного декларирования товаров, а также полного сокрытия товаров при их перемещении морским транспортом;
- несовершенство системы взаимодействия таможенных органов с другими исполнительными органами власти, участвующими в перемещении товаров морским транспортом;
- отсутствие унифицированной системы перемещения грузов морским транспортом для всех участников ЕАЭС;
- комплекс программных средств «Портал «Морской порт» в современных условиях является не проработанным;
- действующая в современных условиях процедура предварительного ин-

формирования при перемещении товаров морским транспортом, не учитывает действующие особенности формирования грузопотоков при условии проведения внеплановых проверок.

Решению представленных проблем, благоприятствуют следующие факторы:

- развитие системы морских грузопревозок на территории Российской Федерации, в частности в морских портах, находящихся на территории городов Владивосток, Санкт-Петербург, Мурманск, Находка и Калининград;

- развитие системы электронного декларирования и предварительного информирования в процессе прибытия судов в зону морских таможенных пунктов пропуска;

- развитие специализированных электронных системы, используемых таможенными органами в процессе таможенного контроля морских судов;

- развитие логистических каналов доставки грузов по морю;

- проработанная нормативно-правовая база международного, наднационального и национального уровней, регламентирующая порядок и особенности реализации процессов таможенного контроля в морских пунктах пропуска;

- действие в таможенных органах системы локальной правовой базы, определяющей порядок действий служащих ФТС РФ при реализации процессов, связанных с таможенным контролем грузов и транспортных средств, перемещаемых по морю.

Представленные факторы способны оказать положительное влияние на развитие системы таможенного контроля и таможенного администрирования товаров, перемещаемых по морю.

В совокупности, представленные проблемы создают угрозы для развития внешней торговли Российской Федерации, реализуемые посредством использования морских каналов доставки грузов. Ситуация усугубляет развитие системы таможенного администрирования. Сказанное позволяет определить необходимость разработки и внедрения соответствующих мер, направленных на решение указанных проблем.

3.2 Направления решения имеющихся проблем

В целях лишения проблем развития морских грузоперевозок РФ, целесообразно разработать и внедрить мероприятия, направленные на повышение эффективности взаимодействия морских портов России с иностранными партнерами. Реализация указанной задачи возможна за счёт сервиса «Ро-Ро» («Roll on Roll»). Данный сервис способен расширить перевозку накатных грузов.

Следует отметить, что суда типа «Ро-Ро», расположенные в Чёрном море, способны перевозить около тысячи транспортных средств в сутки, учитывая действующие пункты пропуска. Указанный показатель может быть существенно выше за счёт принятия соответствующих решений Министерством транспорта и правительством Российской Федерации, направленных на повышение эффективности прохождения грузов указанного типа через морские порты на новых пароммах. Подобная возможность имеет место у Дальневосточного бассейна и морских портах Азово-Черноморского бассейна.

Представленные меры, в совокупности с реализацией инвестиционной программы РФ, контейнерный терминал «Восточной стивидорной компании» (ВСК), находящийся в порту «Восточный», способен увеличить пропускную способность до двух раз на протяжении ближайших года-двух.

Представленное мероприятие позволит увеличить пропускную способность морских портов, скорость доставки срочных грузов и расширить перечень направлений внутрироссийских перевозок.

В целях решения проблем таможенного администрирования грузов, перевозимых морским транспортом через таможенные посты, целесообразно внедрить следующие мероприятия:

- доработать порталы «Электронные представления сведений» и «Морской порт», в части формирования возможностей по корректировке информации, которая представляется перевозчиками или декларантами в таможенный орган на условиях предварительного информирования;

- закрепить на законодательном уровне ответственность перевозчика или декларанта за правильность заполнения и своевременность представления фор-

мы № МП-1 (сведения о погрузочно-разгрузочной деятельности и деятельности по эксплуатации пассажирских причалов на морском транспорте);

- определить перечень государств, из которых на территорию Российской Федерации осуществляется поток контрабанды. Усилить меры таможенного контроля в отношении грузов, поставляемых из таких стран;

- разработать мероприятия, направленные на предотвращение формирования монополистов на новых рынках предварительного информирования в ходе перемещения товаров морским транспортом. Данная мера должна быть разработана ФТС РФ и Федеральной антимонопольной службой РФ;

- разработать универсальную форму представления информации о товарах, перемещаемых морским транспортом. Подобная форма должна содержать в себе информацию о товарах, подлежащих декларированию и иные сведения, необходимые для проведения мер таможенного контроля и выбора соответствующих таможенных процедур;

- усовершенствовать систему ЕАИС, в части интеграции в систему новых участников ЕАЭС.

Представленные мероприятия позволят увеличить грузооборот морского транспорта, что в целом отразится на результатах внешнеэкономической деятельности Российской Федерации и приведёт к росту таможенных платежей, уплачиваемых при перемещении товаров, посредством морских каналов.

Представленные выше проблемы таможенного администрирования в рамках перемещения грузов морским транспортом, являются достаточно актуальными, в связи с тем, что они нарушают сложившийся порядок в организации морских грузоперевозок. Предложенные решения выявленных проблем направлены на формирование условий, которые способны привести к росту внешней торговли товарами, которая ведётся посредством использования морского транспорта.

Помимо этого, предложенные мероприятия приведут к росту пропускной способности морских портов, что позволит увеличить темпы прироста доходов бюджета РФ, формируемых за счет таможенных платежей.

В таблице 11 представлены ожидаемые результаты внедрения предложенных мероприятий.

Таблица 11 – Ожидаемые результаты реализации предложенных мероприятий

Показатель	Значение показателя в 2023 г.	Значение показателя после внедрения мероприятия	Изменения до и после мероприятия
Внешнеторговый оборот, млрд. долл. США	710,26	732,64	22,38
в том числе морским транспортом	149,1	171,48	22,38
Экспорт, млрд. долл. США	425,12	439,79	14,67
в том числе морским транспортом	97,78	112,45	14,67
Импорт, млрд. долл. США	285,14	292,84	7,70
в том числе морским транспортом	51,33	59,03	7,70
Сальдо внешнеторгового оборота, млрд. долл. США	139,98	146,95	6,97
в том числе морским транспортом	51,32	53,42	2,10
Процент покрытия импорта экспортом, процент	1,49	1,50	0,01
в том числе морским транспортом	1,52	1,90	0,38
Перевезено грузов морским транспортом, млн. тонн	8,9	10,24	1,34
Грузооборот морского транспорта, млрд. т/км	19,5	22,43	2,93

Таким образом, предложенные мероприятия способны в комплексе отразиться на результатах реализации внешнеторговой деятельности РФ. В частности, ожидается рост совокупного внешнеторгового оборота на 22,38 млрд. долл. США, за счет прироста экспорта на 14,67 млрд. долл. США и импорта на 7,70 млрд. долл. США. Представленные сведения позволяют определить высокий потенциал развития внешней торговли РФ за счет внедрения предложенных мероприятий. Помимо этого, ожидается прирост объема перевезенных грузов на 1,34 млн. тонн и грузооборота на 2,93 млрд. т/км.

Представленные сведения определяют положительное влияние предложенных мероприятий на результаты реализации внешнеэкономической деятельности РФ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целях обеспечения соблюдения норм действующего таможенного законодательства РФ при перемещении товаров морским транспортом, в пунктах пропуска применяются разные технические средства, кроме того, существующие научные разработки позволяют внедрить новые технические решения, которые могли бы дополнить информационный поток, позволяющий анализировать и принимать решения государственным органам.

Морской транспорт имеет огромное значение в осуществлении внешнеэкономической деятельности РФ, позволяя перевозить большие объемы грузов по морю, а также позволяя существенным образом сократить период нахождения грузов в пути. За последние пять лет наблюдается сокращение грузооборота в рамках внешнеэкономической деятельности РФ. Основной причиной представленной тенденции является санкционная политика иностранных государств, реализуемая против Российской Федерации. В современных условиях, по отношению к России странами-участниками Евросоюза (ЕС) введен двенадцатый пакет санкций, включающий как политические так и экономические санкции. В настоящее время, Россия является безусловным лидером по количеству введенных против нее санкций, обогнав Иран и Северную Корею. При этом Правительство Российской Федерации реализует политику, направленную на смягчение негативного влияния санкций за счет развития внутреннего производства, повышения конкурентоспособности отечественных предприятий и производимой ими продукции, насыщения внутреннего рынка товарами и прочими мерами. Важно отметить, что подобные меры не только позволяют сдерживать негативные проявления санкционной политики иностранных государств, но и развивать экономику и социальную сферу государства. При этом негативное влияние рассматриваемого фактора, все же остается в современных условиях. Превалирующая доля перевозок в рамках внешнеэкономической деятельности РФ, представлена внутренним водным транспортом.

Нельзя не отметить существенную долю перевозок грузов морским

транспортом в структуре перевозок в рамках внешнеэкономической деятельности. Удельный вес показателя сократился на 1,39 процентных пунктов за анализируемый период и составил 23,24 % в 2023 г. При этом за последние пять лет наблюдается сокращение общего объема перевезенных грузов на 1,1 млн. тонн, что составляет 10,10 %. Следует отметить сокращение объема экспортных грузов на 0,6 млн. тонн (или 7,23 %), что является результатом реализации ограничительных мер в отношении отдельных групп товаров, в целях обеспечения внутренних рынков необходимым объемом товаров. При этом объем импорта товаров, перемещаемых морским транспортом, напротив, увеличился (прирост показателя составил 0,3 млн. тонн). В структуре грузоперевозок морским транспортом, наибольший удельный вес приходится на экспортные операции, доля которых составляет 86,52 % в 2023 г.

Анализ результатов анализа времени обработки груза при его помещении под таможенную процедуру таможенного транзита с использованием автомобильного транспорта для его вывоза с грузового терминала показал, что общее время нахождения груза на морском терминале с начала швартовых работ до вывоза товара под таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автомобильного транспорта и занимают в среднем 30,25 ч. Наибольшее количество времени при этом занимает выгрузка грузов и их размещение в ЗТК, проведение таможенного осмотра с применением ИДК и подача автомобильного транспортного средства для вывоза груза с территории порта.

Среди проблем таможенного администрирования при перемещении товаров морским транспортом, выделены следующие:

- сложности выявления нарушений норм таможенного законодательства, в части контрабанды, недостоверного декларирования товаров, а также полного сокрытия товаров при их перемещении морским транспортом;

- несовершенство системы взаимодействия таможенных органов с другими исполнительными органами власти, участвующими в перемещении товаров морским транспортом;

- отсутствие унифицированной системы перемещения грузов морским

транспортом для всех участников ЕАЭС;

- комплекс программных средств «Портал «Морской порт» в современных условиях является не проработанным;

- действующая в современных условиях процедура предварительного информирования при перемещении товаров морским транспортом, не учитывает действующие особенности формирования грузопотоков при условии проведения внеплановых проверок.

Для решения проблем предложены следующие мероприятия:

- доработать порталы «Электронные представления сведений» и «Морской порт»;

- закрепить на законодательном уровне ответственность перевозчика или декларанта за правильность заполнения и своевременность представления формы № МП-1;

- определить перечень государств, из которых на территорию Российской Федерации осуществляется поток контрабанды;

- разработать мероприятия, направленные на предотвращение формирования монополистов на новых рынках предварительного информирования в ходе перемещения товаров морским транспортом;

- разработать универсальную форму представления информации о товарах, перемещаемых морским транспортом;

- усовершенствовать системы ЕАИС, в части интеграции в систему новых участников ЕАЭС.

Предложенные мероприятия приведут к росту пропускной способности морских портов, что позволит увеличить темпы прироста доходов бюджета РФ, формируемых за счет таможенных платежей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Антонович, К.А. Технология представления предварительной информации на морском транспорте в ЕАЭС / К.А. Антонович, Н.Б. Куроптев // Бюллетень инновационных технологий. – 2021. - № 2 (18). - С. 81 – 87.
- 2 Белоусова, Т.И. Взаимодействие таможенных органов с государственными контрольными органами в пунктах пропуска свободного порта Владивосток / Т.И. Белоусова, Е.И. Антонова, В.Р. Романов, Н.А. Шаланина // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. - 2020. - № 3 (80). - С. 16 – 26.
- 3 Бормотова, Е.Г. Таможенный контроль в морском пункте пропуска с использованием механизма «единого окна» / Е.Г. Бормотова, Н.Г. Липатова, Д.Б. Шипилов // Вестник Российской таможенной академии. - 2022. - № 2. - С. 75 – 80.
- 4 Бразовская, Я.Е. Правовое регулирование морских транспортных операций: учебное пособие / Я.Е. Бразовская, Ю.С. Цветкова / Институт по изучению проблем морского права. - СПб.: Академус, 2020. - 98 с.
- 5 Буинова, И.Е. Актуальные проблемы таможенного контроля на водном транспорте / И.Е. Буинова // Форум молодых ученых. – 2020. - № 2 (24). – С. 57 – 61.
- 6 Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».
- 7 Дроздова, С.А. Таможенное право: учебное пособие / С.А. Дроздова. – СПб.: Интермедия, 2022. – 276 с.
- 8 Зайцев, Н.И. Практические проблемы, возникающие в таможенных органах Российской Федерации при расследовании уголовных дел и производстве неотложных следственных действий / Н.И. Зайцев, Х.Х. Рамалданов // Зеленый коридор. - 2020. - № 1 (11). - С. 16 – 24.
- 9 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ. Доступ из справ. –

правовой системы «Консультант Плюс».

10 Кокин, А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика / А.С. Кокин. - М.: Инфотропик Медиа, 2022. - 784 с.

11 Коробкова, М.Н. Применение механизма «единого окна» в морских портах в целях повышения качества портовых услуг / М.Н. Коробкова // Ученые записки. - 2021. - № 2 (62). - С. 37 – 41.

12 Королева, Е.А. Организация международных транспортных систем: учебник / Е.А. Королева. - СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2020. - 383 с.

13 Костин, А.А. Совершение таможенных операций в отношении отдельных категорий товаров / А.А. Костин, Ю.В. Малышенко, М.А. Шаповалова, А.В. Кулешов. - М.: Юрайт, 2021. - 286 с.

14 Кропивенцева, С.А. Перевозка грузов в международном направлении: организационные и практические вопросы: учебное пособие / С А. Кропивенцева. - Самара: Изд-во Самарского университета, 2018. - 56 с.

15 Кузнецов, А.Л. Методика анализа технологических операций / А.Л. Кузнецов, А.В. Кириченко, А.В. Галин, А.Д. Семенов // Вестник Астраханского государственного технического университета. - 2021. - № 3. - С. 23 – 27.

16 Лютынский, А. М. Средства доказывания и собиание доказательств в уголовном судопроизводстве: некоторые аспекты / А.М. Лютынский, Э.У. Бабаева, И.А. Петрова // Вопросы российского и международного права. - 2021. - № 12–1. - С. 200 – 205.

17 Маховикова, Г.А. Таможенное дело: учебник для вузов / Г.А. Маховикова. – М.: Юрайт, 2021. – 408 с.

18 Никитина, А.П. Организация морских перевозок по договору фрахтования морского судна / А.П. Никитина, А.Д. Михайлова / Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. - 2021. - № 3. - С. 380 – 386.

19 Никифоров, В.Г. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг / В.Г. Никифоров, Е.В.

Филатова // Транспортное дело России. – 2020. - № 3. - С. 94 – 96.

20 Новикова, С.А. Таможенное дело: учебник для вузов / С.А. Новикова. – М.: Юрайт, 2020. – 302 с.

21 Об основах регулирования внешнеторговой деятельности [Электронный ресурс]: федеральный закон от 08.12.2003 г. № 164-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

22 Об экспортном контроле [Электронный ресурс]: федеральный закон от 18.07.1999 г. № 183-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

23 Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 г. № 54. Доступ из справ. – правовой системы «Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации».

24 Об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах российской федерации и на подходах к ним [Электронный ресурс]: приказ Минтранса РФ от 20.08.2009 № 140. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

25 Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства от 26.06.2008 года № 482. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

26 Овечкин, А.П. Правовое регулирование предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте: учебное пособие / А.П. Овечкин. - М.: Юридический институт МИИТа, 2022. - 146 с.

27 О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант

Плюс».

28 О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральном законе от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

29 О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

30 О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 10388–р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

31 О перечне морских торговых портов, капитаны которых осуществляют регистрацию судов в Российском международном реестре судов [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 25.04.2006 № 583-р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

32 О таможенном оформлении и таможенном контроле в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

33 О таможенном регулировании в Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ ГТК РФ от 31.08.2001 г. № 870 Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

34 О формах таможенных документов [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 года № 260. Доступ из справ. – правовой системы «Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов».

35 Петрова, Т.А. Исследование особенностей проведения таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых морским видом транспорта / Т.А. Петрова, В.А. Карданов, Х.Х. Рамалданов. – М.: Директ-Медиа, 2023. – 180 с.

36 Петрова, Т.А. Исследование специфики организации перевозки внешнеторговых грузов морским видом транспорта / Т.А. Петрова, В.А. Карданов. – М.: Директ-Медиа, 2021. -134 с.

37 Петрова, Т.А. Особенности таможенного контроля при перемещении грузовых товаров международным железнодорожным транспортом / Т.А. Петрова, В.А. Карданов. - М.: Директ-Медиа, 2022. - 117 с.

38 Перечень морских и речных портов (пунктов), закрытых для захода и обслуживания иностранных судов» [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 26.05.2008 г. № 752-р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

39 Попова, Л.И. Таможенные операции в отношении товаров и транспортных средств / Л.И. Попова. – М.: Юрайт, 2021. – 214 с.

40 Пронин, Н.В. Таможенный контроль как способ непосредственного обнаружения признаков преступлений / Н.В. Пронин // Актуальные проблемы современного уголовного процесса России: межвузовский сборник научных статей. - 2023. - № 2. – С. 221 - 234.

41 Рамалданов, Х.Х. Понятие и сущность цифровизации доказательств и доказывания в уголовном судопроизводстве / Х.Х. Рамалданов // Вестник Волгоградской академии МВД России. - 2022. - № 1 (60). - С. 121 – 128.

42 Раянова, Э.Т. Таможенные операции, предшествующие подаче таможенной декларации / Э.Т. Раянова // Вестник науки. - 2020. - № 4 (13). - С. 59 – 61.

43 Смольянинова, Е.Н. Проблемы предварительного информирования при перемещении товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза морским видом транспорта / Е.Н. Смольянинова, И.А. Себедаш / Азимут научных исследований: экономика и управление. - 2021. - № 1 (34). - С. 276 – 278.

44 Соколова, Е.А. Исследование совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств / Е.А. Соколова // Кант. – 2022. - № 3. – С. 33 – 35.

45 Стельмах, В.Ю. Понятие и система средств доказывания в уголовном судопроизводстве / В.Ю. Стельмах // Вестник Оренбургского государственного университета. - 2022. - № 6 (194). - С. 90 – 95.

46 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант».

47 Тимофеева, Е.Ю. Таможенные операции и развитие международных смешанных (мультиmodalных) перевозок на территории ЕАЭС / Е.Ю. Тимофеева // Транспорт Российской Федерации. - 2021. - № 1 (74). - С. 39 – 42.

48 Тонконог, В.В. Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» как функциональный элемент механизма «единого окна» / В.В. Тонконог, Е.В. Филатова, Т.В. Головань // Вестник российской таможенной академии. - 2021. - № 2. - С. 49 – 56.

49 Трунина, Е.В. Административные регламенты как правовая форма осуществления таможенными органами государственного контроля / Е.В. Трунина // Право и экономика. – 2022. – № 1. – С. 53 - 59.

50 Хауз, Д.Дж. Морские грузовые работы и операции: практическое пособие / Д.Дж. Хауз. - М.: МОРКНИГА, 2020. - 328 с.

51 Шаповалова, М.А. Транспортно-логистические схемы перемещения грузов с учетом таможенных операций, совершаемых в морских портах / М.А. Шаповалова // Вестник АГТУ. – 2022. - № 3. – С. 98 – 104.

52 Щербинин, Н.В. Внутрипортовое экспедирование контейнерных грузов / Н.В. Щербинин // Океанский менеджмент. - 2021. - № 2 (11). - С. 21 – 27.

53 Янченко, А.А. Разработка модели исследования влияния зонирования контейнерного терминала на эффективность его работы / А.А. Янченко, Т.Е. Маликова, И.Н. Вольнов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адм. С.О. Макарова. - 2021. - № 4. - С. 704 – 713.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Характеристика международных организаций, регулирующих основы урегулирования международных споров в отношении перевозок, осуществляемых морским транспортом

Таблица А.1 - Характеристика международных организаций, регулирующих основы урегулирования международных споров в отношении перевозок, осуществляемых морским транспортом

Название международной организации	Характеристика и основы направлений деятельности международных организаций
Международная морская организация (ИМО)	Специализированное учреждение ООН, до 22.05.1982 года носила название - Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО). Создана в 1948 году, но работать начала в 1958 году. В настоящее время членами ИМО являются 172 государства и 3 ассоциированных члена. Основная цель ИМО - организация сотрудничества между странами по вопросам морского судоходства, особенно безопасности судов, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения моря с судов. Рекомендации ИМО не являются юридически обязательными, но служат основой национального и международного морского права.
Международный союз морского страхования (МСОМС) -	Неправительственная организация. Создан в 1874 г. в Берне. В нем представлены страховые организации 55 стран, в том числе России (Ингосстрах). Союз занимается вопросами страхования судов, грузов и фрахта, в том числе деятельностью по страхованию рисков, связанных с загрязнением, общей аварией, по ответственности перевозчика, по страхованию каско-судов и др. Штаб-квартира находится в Цюрихе (Швейцария).
Международный морской комитет (ММК)	Неправительственная организация, содействующая унификации коммерческого и морского права. Создан в 1897 г. Членами данной организации являются 48 ассоциаций морского права, в том числе России. ММК подготовил проекты свыше 30 международных конвенций по вопросам мореплавания. Местонахождение - Антверпен (Бельгия).
Международная федерация судовладельцев (ИСФ)	Неправительственная организация, объединяющая ассоциации судовладельцев. Создана в 1909 г. Занимается исследованием проблем морской торговли и защитой прав судовладельцев. В Федерацию входят судовладельцы, которым принадлежит более половины мирового торгового флота. Она принимала участие в разработке многих конвенций и резолюций, относящихся к мореплаванию, таких как Конвенция Международной организации труда о минимальных стандартах труда в торговом судоходстве, и других документов, касающихся условий работы моряков, их здоровья и обучения.
Международная организация морской спутниковой связи (ИНМАР - САТ)	Межправительственная организация, созданная для обеспечения функционирования морской связи, оптимизации системы оповещения о бедствиях на море и т. д. Создана в 1979 г. В России услуги данной организации предоставляет Морсвязьспутник и иностранные провайдеры. Местонахождение – Лондон.
Балтийский и международный морской совет (БИМКО)	Проводит большую работу по унификации транспортной документации и регламентации коммерческо-правовых вопросов перевозки грузов морем. Решение об учреждении совета принято в 1905 г. на Совещании представителей трамповых судовладельческих фирм Бельгии, Норвегии, России, Финляндии и Швеции.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Характеристика международных нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок перемещения товаров и транспортных средств посредством использования морского транспорта

Таблица Б.1 - Характеристика международных нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок перемещения товаров и транспортных средств посредством использования морского транспорта

Наименование, номер и дата нормативно-правового акта	Краткое содержание нормативно-правового акта
1	2
Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссельская Конвенция) - Га-агские правила	Конвенция подписана в Брюсселе и вступила в силу 02.06.1931 г. Этот документ ратифицировали более 70 государств. Россия является участницей этой конвенции с учетом изменений, внесенных Протоколами 1968 и 1979 гг., а основные положения конвенции содержатся в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ). Поправки в форме протоколов позволили сохранить общую структуру Брюссельской конвенции. Эти правила применяются к каждому договору морской перевозки грузов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения и выгрузки. Используются исключительно те договоры, которые удостоверены коносаментом, выданным в одном из государств-участников этой конвенции или в случаях, когда в коносаменте имеется ссылка на эти правила или любым подобным ему документом, выданным на основании чартера. При этом ответственность морского перевозчика грузов - главный предмет внимания этого международного договора. Правила включают 16 статей.
Конвенция ООН о морской перевозке грузов - Гамбургские правила	По инициативе развивающихся стран, настаивавших на создании нового правового режима морской перевозки груза, была разработана эта Конвенция и утверждена Конференцией ООН 30.03.1978 г., но вступила в силу лишь 01.11.1992 г. Гамбургские Правила применяются не только к коносаментам, но и ко всем другим договорам перевозки (за исключением чартера), ко всем грузам (в том числе палубным и живым животным) и практически ко всем международным перевозкам. Существенные изменения внесены в нормы, определяющие период ответственности; он включает в себя все время, в течение которого груз находится в ведении перевозчика в порту погрузки, во время перевозки и в порту разгрузки.
Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила)	Основной проект Конвенции был подготовлен Международным морским комитетом на арабском, английском, французском, русском и испанском языках. Конвенция принята Генеральной Ассамблеей ООН в Нью-Йорке 11.12.2008 г., а церемония подписания итогового документа конвенции, получившего название «Роттердамские правила», состоялась 23.09.2009 г. в городе Роттердам. Конвенция еще не вступила в силу, т. к. ее ратифицировали только пять стран (Испания, Республика Конго, Того, Камерун и Бенин), а для вступления Конвенции в силу достаточно, чтобы 20 стран приняли, одобрили, присоединились или ратифицировали текст Конвенции.
Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа -	Конвенция определяет ответственность перевозчика в любой международной морской перевозке пассажира и его багажа, принятый 13.12.1974 года и вступивший в силу 28.04.1987 года. Дополнена протоколами 1976 г., 1990 г. и 2002 г.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

Продолжение таблицы Б.1

1	2
международный договор	
Конвенция по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ-65)	Конвенция международного договора. При ратификации СССР принял Конвенцию с оговоркой. Для России ФАЛ-65 является также международным договором. Цель Конвенции - облегчить морское судоходство путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания, предотвратить ненужные задержки судов и находящихся на них лиц и имущества.
Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям	Россия является участницей Конвенции с учетом Протокола 1996 г. об изменении - государство, которое является участником Протокола 1996 г., но не является участником Конвенции, связано положениями Конвенции, измененной Протоколом 1996 г., в отношении других государств-участников Протокола, но не связано положениями Конвенции в отношении государств-участников только Конвенции.
Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций	Конвенция заключена в Женеве. В основу Конвенции заложены основные цели: содействовать упорядоченному расширению мировой морской торговли; способствовать развитию регулярных и эффективных линейных услуг, адекватных потребностям соответствующей торговли; обеспечивать равновесие интересов тех, кто предоставляет услуги линейного судоходства, и тех, кто пользуется ими.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Время обработки груза при его ввозе на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом

Таблица В.1 - Время обработки груза при его ввозе на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом и помещении под таможенную процедуру таможенного транзита с использованием автомобильного транспорта

Этап	Среднее время, ч
1. Морская перевозка	104
2. Предварительное информирование: – предварительное информирование таможенных органов о прибытии судна (за 72 ч до прибытия судна в порт); – внесение таможенным органом сведений в журнал уведомлений о прибытии; – подтверждение заявки на прибытие судна (за 24 ч до прибытия судна в порт); – информирование капитана судна (судовладельца или уполномоченное им лицо) о месте стоянки судна	72
3. Информирование капитана судна и администрации порта о принятии решения о проведении должностными лицами таможенного органа и органов санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (за 1 ч до прибытия судна в порт)	1
4. Прибытие судна на таможенную территорию ЕАЭС (швартовые работы)	1
5. Комиссия государственно-контролирующих органов на борту или без захода на борт судна и проведение ветеринарного, таможенного, фитосанитарного, пограничного, санитарного контроля	3
6. Принятие решения о выгрузке товаров	0,5
7. Выгрузка товаров и помещение товаров в зоне таможенного контроля (ЗТК)	6
8. Запрос декларанта о нахождении товара в ЗТК	0,25
9. Подача транзитной декларации таможенным органам	2
10. Проверка транзитной декларации на риски, соблюдение условий	
11. Таможенный контроль (осмотр с ИДК)	8
12. Установление сроков таможенного транзита и выпуск под таможенную процедуру таможенного транзита	1
13. Оформление визита автомобильного перевозчика	0,5
14. Заезд автомобильного перевозчика на территорию порта	8
15. Перевозка автотранспортом от таможенного поста отправления до таможенного назначения	12
16. Прибытие автомобильного перевозчика в ЗТК таможенного поста назначения	
17. Завершение процедуры таможенного транзита (в возможно короткие сроки, но не позднее 24 ч)	
18. Подача декларации на товары	4
19. Проверка декларации на товары, документов и сведений на риски и соблюдение условий таможенной процедуры	
20. Таможенный контроль (осмотр, досмотр)	48
21. Выпуск	
22. Доставка товара до конечного получателя	–

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В

Таблица В.2 - Время обработки груза при его ввозе на таможенную территорию ЕАЭС морским транспортом и помещении под таможенную процедуру таможенного транзита с использованием железнодорожного транспорта

Этап	Среднее время, ч
1. Морская перевозка	104
2. Предварительное информирование: – получение таможенным органом предварительного информирования о прибытии судна (за 72 ч до прибытия судна в порт); – внесение таможенным органом сведений в журнал уведомлений о прибытии; – подтверждение заявки на прибытие судна (за 24 ч до прибытия судна в порт); – информирование капитана судна (судовладельца или уполномоченное им лицо) о месте стоянки судна	72
3. Информирование капитана судна и администрации порта о принятии решения о проведении должностными лицами таможенного органа и органов санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (за 1 ч до прибытия судна в порт)	1
4. Прибытие судна на таможенную территорию ЕАЭС (швартовые работы)	1
5. Комиссия государственно-контролирующих органов на борту или без захода на борт судна и проведение ветеринарного, таможенного, фитосанитарного, пограничного, санитарного контроля	3
6. Принятие решения о выгрузке товаров и выгрузка товаров	6,5
7. Помещение товаров в ЗТК	
8. Запрос декларанта о нахождении товара в ЗТК	0,25
9. Подача транзитной декларации таможенным органам	2
10. Проверка транзитной декларации на риски, соблюдение условий	
11. Таможенный контроль (осмотр с ИДК)	8
12. Установление сроков таможенного транзита и выпуск под таможенную процедуру таможенного транзита	1
13. Составление заявки на железнодорожную перевозку (по форме на перевозку грузов ГУ-12)	4
14. Разрешение таможенного органа на погрузку	1,75
15. Погрузка товара на железнодорожный транспорт	6
16. Железнодорожная перевозка со станции отправления до станции назначения	24
17. Выгрузка товаров на железнодорожной станции назначения	4
18. Размещение товаров в ЗТК	
19. Подача декларации на товары в центр электронного декларирования	4
20. Проверка декларации на товары, документов и сведений на риски и соблюдение условий таможенной процедуры	
21. Таможенный контроль (осмотр, досмотр)	48
22. Выпуск	
23. Доставка товара до конечного получателя	–

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В

Таблица В.3 - Время обработки груза при его ввозе на таможенную территорию
ЕАЭС морским транспортом и помещении под таможенную про-
цедуру выпуска для внутреннего потребления

Этап	Среднее время, ч
1. Морская перевозка	104
2. Предварительное информирование: – получение таможенным органом предварительного информирования о прибытии судна (за 72 ч до прибытия судна в порт); – внесение таможенным органом сведений в журнал уведомлений о прибытии; – подтверждение заявки на прибытие судна (за 24 ч до прибытия судна в порт); – информирование капитана судна (судовладельца или уполномоченное им лицо) о месте стоянки судна	72
3. Информирование капитана судна и администрации порта о принятии решения о проведении должностными лицами таможенного органа и органов санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного контроля (за 1 ч до прибытия судна в порт)	
4. Прибытие судна на таможенную территорию ЕАЭС (швартовые работы)	1
5. Комиссия государственно-контролирующих органов на борту или без захода на борт судна и проведение ветеринарного, таможенного, фитосанитарного, пограничного, санитарного контроля	3
6. Принятие решения о выгрузке товаров	0,5 6
7. Выгрузка и помещение товаров в ЗТК	
8. Запрос декларанта о нахождении товара в ЗТК	0,25
9. Подача декларации на товары и регистрация	1,5 4
10. Проверка декларации, документов и сведений на риски и соблюдение условий таможенной процедуры	
11. Уведомление оператора грузового терминала и декларанта о формах таможенного контроля	0,5
12. Оформление временного слота на проведение таможенного досмотра	4
13. Предоставление декларантом документов и сведений таможенному органу	6
14. Размещение товаров в зоне проведения таможенного досмотра	12
15. Таможенный контроль (досмотр)	48
16. Составление акта таможенного досмотра	–
17. Выпуск	0,5
18. Помещение товаров в ЗТК после проведения таможенного досмотра	8
19. Оформление визита автомобильного перевозчика	0,5
20. Заезд автомобильного перевозчика на территорию порта	8
21. Доставка товара до конечного получателя	–