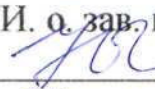


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И. о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова
«24» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Особенности таможенного контроля товаров и транспортных средств
при перевозках грузов морским транспортом

Исполнитель
студент группы 037-узс


(подпись, дата)


М.И. Устюгов

Руководитель
доцент


(подпись, дата)

Е.А. Царевская

Нормоконтроль


(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент


(подпись, дата)

Н.А. Чалкина

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

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

«17» января 2024 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Устюгова Михаила Ивановича

1. Тема дипломной работы (проекта): Таможенный контроль товаров и транспортных средств при перевозке грузов морским транспортом

(утверждено приказом от 17.01.2024 № 64-уч)

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

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература, научные статьи, статистические сборники, таможенный кодекс ЕАЭС, Федеральный закон РФ № 289-ФЗ от 03.08.2018 «О таможенном регулировании в Российской Федерации»

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические аспекты таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке морским транспортом; Оценка показателей перевозки товаров государств-членов ЕАЭС морским транспортом; Оценка структуры морского флота России; Проблемы возникающие при таможенном контроле товаров и транспортных средств при перевозке морским транспортом

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) В дипломной работе присутствует: 8 таблиц, 12 рисунков

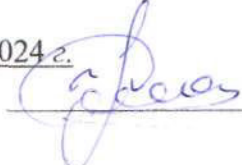
6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов) _____

7. Дата выдачи задания 17.01.2024 г.

Руководитель дипломной работы (проекта): Царевская Елена Александровна
доцент _____

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

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024 г.

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 60 страницы, 8 таблиц, 12 рисунков, 35 источник.

ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТНОМ

Цель работы состоит в анализе показателей перевозки товаров государствами-членами ЕАЭС, оценке структуры и динамики морского флота России

Внешнеэкономические взаимоотношения на мировой арене, являются связующим звеном в отношениях между странами всего мира. Все страны отличаются уровнем социально-экономического развития, структурой своих экономик, степенью вовлечения в процессы международной торговли и движения капитала.

Морские перевозки являются одной из распространенных и масштабных отраслей в международной торговле. Транспортировка морским путем имеет большой спектр преимуществ по отношению в другим видам транспорта.

Таможенный контроль является важным аспектом в ВЭД.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке грузов морским транспортом	7
1.1 Место и роль морского транспорта в международных перевозках грузов	7
1.2 Особенности таможенного контроля товаров и транспортных средств при их перемещении через таможенную границу морским транспортом	15
2 Анализ перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу при морских перевозках грузов	26
2.1 Перемещение товаров морским транспортом через таможенную границу ЕАЭС: Особенности динамики и структуры	26
2.2 Морской флот России задействованный в международных перевозках грузов: Современное состояние и тенденции развития	32
3 Таможенный контроль товаров и транспортных средств при перевозке грузов морским транспортом: проблемы и пути их решения	42
3.1 Проблемы таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке грузов морским транспортом	42
3.2 Пути решения проблем таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке морским транспортом	50
Заключение	54
Библиографический список	56

ВВЕДЕНИЕ

Внешнеэкономические взаимоотношения на мировой арене, являются связующим звеном в отношениях между странами всего мира. Все страны отличаются уровнем социально-экономического развития, структурой своих экономик, степенью вовлечения в процессы международной торговли и движения капитала.

Морские перевозки являются одной из распространенных и масштабных отраслей в международной торговле. Транспортировка морским путем имеет большой спектр преимуществ по отношению в другим видам транспорта. Морскими судами можно перевозить большой объем товара на дальние расстояния, низкая себестоимость доставки и меньшие траты на горючее позволяют данному виду транспорта оставаться приоритетным способом транспортировки для многих мировых компаний.

В данной дипломной работе, мы рассмотрим особенности таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке морским путем, а также проанализируем динамику товарооборота государствами-членами ЕАЭС. Оценим структуру морского флота Российской Федерации.

Цель работы: проанализировать показатели перевозки товаров государствами-членами ЕАЭС, оценить структуру и динамику морского флота России

Исходя из цели, поставлены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенного контроля;
- рассмотреть структуру и состояние морского флота России;
- проанализировать показатели товарооборота государств-членов ЕАЭС при перевозках морским путем
- рассмотреть проблемы, возникающие при таможенном контроле при морских перевозках
- рассмотреть пути решение данных проблем

Объектом исследования является таможенный контроль товаров и транспортных средств при перевозках морским путем.

Следует обратить внимание, что, несмотря на большое количество аналитических статей и информационно-правовых баз, позволяющих находить и использовать статистические данные для анализа и разбора при выполнении данной работы, статистика относящаяся именно к данной теме ограничивается определенными материалами, объем которых не позволяет в полной мере и более точно разобрать таможенный контроль товаров и транспортных средств при перевозке морским путем.

Методологической основой исследования являются статистические методы. Системный подход позволяет рассмотреть таможенный контроль товаров и транспортных средств при перевозке морским транспортом, провести анализ показателей и прийти к определенным выводам.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в том, что её материалы, основные положения и выводы могут быть использованы в информационно-аналитической работе общественных и государственных организаций, которые сбором аналитических данных, в сфере таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке морским путем.

Информационной базой работы послужили различные интернет источники, в которых присутствуют теоретическая, статистическая и аналитическая информация.

Структура работы определена, исходя из целей и задач исследования, и включает в себя введение, основную часть из трёх глав, заключение, список использованных источников информации.

Иллюстративный материал представлен рисунками и таблицей.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1 Место и роль морского транспорта в международных перевозках грузов

Транспортировка грузов и транспортных средств морским путем на данный момент является одним из самых востребованных способов перемещения товара между странами. Этот способ даёт возможность наиболее безопасно и надёжно перевозить грузы на дальние расстояния.

Для начала рассмотрим, что из себя представляет морской транспорт. «Морской транспорт – это вид транспорта, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров на международных и внутренних морских линиях».¹

Перемещение судов по морским направлениям можно разделить на несколько способов:

1. «линейная — закрепление судов за определенными портами и работа по стабильному расписанию, что позволяет использовать суда более экономично, обеспечивает стабильность загрузки, возможность оптимизации маршрутов движения и перегрузочных работ;

2. рейсовая (трамповая) — суда работают по времени, согласованному с заказчиками;

3. фрахт — разовые сдачи в наем для отдельных перевозок во внешней торговле без перехода права собственности. Применяется часто для перевозок грузов третьих стран».²

¹ Морской транспорт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://studfile.net/preview/8915159/page:15/> (дата обращения: 01.06.2023)

² Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства морского транспорта // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://studfile.net/preview/7737698/page:3/> (дата обращения: 01.06.2023)

Учитывая то, что морское пространство является довольно трудным способом перемещения из-за погодных условий, штормов и прочих возможных отрицательных факторов, возникающих при перевозках, эргономические свойства корпуса судна и особенности его конструкции обеспечивают хорошую безопасность груза на борту. Имея большую проходимость и объем площади, предназначенных для перевозки грузов и Т/С на своем борту, морской транспорт позволяет вмещать на своей палубе множество разнообразных групп товаров, имеющих разные весовые показатели, габариты и форму.

Таблица 1 – «Морской транспорт. Основные преимущества и недостатки»³

Преимущества	Недостатки
<p>1. Низкая стоимость транспортировки.</p> <p>Поскольку суда обладают большой вместимостью, стоимость морских грузоперевозок ниже, чем у других видов транспорта. Это является важным фактором при выборе вида транспортировки.</p>	<p>1. Погодные условия.</p> <p>Погодный фактор является одним из самых главных при транспортировке товаров морским путем. Морские штормы, высота волн которых может накрывать судно полностью, способны нанести большой вред не только товару, но и самому судну.</p>
<p>2. Охват.</p> <p>Морское сообщение существует между всеми материками.</p>	<p>2. Длительность транспортировки.</p> <p>Несмотря на способность морского транспорта вмещать в себя большое количество товара, перевозка по воде занимает много времени. Средняя скорость грузового судна от 28 до 37 км/час, или 15-20 узлов.</p>
<p>3. Меньшее загрязнение окружающей среды.</p> <p>Морской транспорт выбрасывает гораздо</p>	<p>3. Риски, связанные с потерей и повреждением товара.</p> <p>Этот фактор зависит и от погодных</p>

³ Морской транспорт для международных перевозок: преимущества и недостатки // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://izhco.ru/articles/morskoy-transport-dlya-mezhdunarodnykh-perevozok-preimushchestva-i-nedostatki/> (дата обращения: 01.06.2023)

Преимущества	Недостатки
меньше вредных веществ, в отличии от авто или авиаперевозок.	условий. Например, во время шторма плохо закрепленный товар может вылететь с палубы при больших волнах, который раскачивают судно, или накрывают его. Также несмотря на экологические преимущества данного вида транспорта, суда транспортируют товары нефтяной и химической промышленности. Повреждения цистерн и утечка сырья за борт могут губительно отразиться на экологии окружающей среды.
4. Грузооборот (Вместимость). Морской транспорт способен перевозить большой объем товара, за счет вместимости своих грузовых отсеков (резервуаров, цистерн, палубы). Возможность транспортировать большой и крупногабаритный товар (груз).	4. Ограничения, связанные с неразвитой портовой системой места назначения. Отдаленность некоторых регионов и слабо развитая инфраструктура порта способны затруднить таможенные процедуры.

Суда, осуществляющие транспортировку грузов морским путем, имеют разную категорию и классификацию. Выделяют две основные группы – сухогрузы и танкеры. Сухогруз – это такой вид грузового судна, который предназначен для перевозки сухих грузов. К ним относят древесину, зерна, различные твердые минералы или специализированные контейнеры. В свою очередь танкер вмещает в себя товар, основные характеристики которого не позволяют перевозить его в таре или упаковке, Как правило, такие товары имеют жидкую или сжиженную форму и называются «наливным грузом».

Рассмотрим более подробно разновидности каждой категории.

Сухогрузы имеют такие классификации как: контейнеровозы, балкеры, ролкеры, лихтеровозы. Также стоит выделить отдельную категорию

специализированных судов, которая занимается транспортировкой деревьев, то есть лесовозы. Перевозкой цементных и сыпучих изделий в целом занимаются цементовозы. Суда, транспортирующие автомобили и прочую технику называют ролкерами. Их особенностью является то, что одна из сторон судна откидывается и дает возможность погрузить (заехать) в трюм. Лихтеровозы транспортируют баржи-лихтеры. Погрузка и разгрузка данных барж производится на воде.

Таблица 2- Классификация сухогрузов

Классификация сухогрузов	Достоинства	Недостатки
Контейнеровоз	<p>1. Надежность. Контейнеры являются прочной конструкцией, которая позволяет защищать товар от внешнего воздействия при транспортировке. Например: солнечных лучей или воды.</p> <p>2. Удобность при разгрузки и погрузки контейнеров на судно. Поскольку контейнеры имеют определенную форму, это позволяет применять специализированную технику, такую как: автомобильные краны, автопогрузчики, погрузчики-штабелеры и мостовые краны.</p> <p>3. Выгодная себестоимость. Поскольку товар находится</p>	<p>1. Ограниченный объем. Несмотря на то, что определенные размеры контейнера позволяют быстрее производить разгрузо-погрузочные работы, имея единую форму и вес, контейнер не может вмещать в себя больше положенного, что иногда является недостатком.</p> <p>2. Привлечение дополнительных служб. Порт, в который прибывает контейнеровоз, должен быть оснащен всем необходимым для проведения работ, но иногда приходится прибегать к помощи дополнительных служб, например, транспортных. Это необходимо для более</p>

Классификация сухогрузов	Достоинства	Недостатки
	<p>внутри контейнеров, когда происходит погрузка, требуется меньше рабочей силы, следовательно уменьшаются затраты на оплату труда.</p>	<p>быстрого перемещения контейнеров по территории порта. Вместе с надежностью контейнеров и контейнерова в целом, есть вероятность утери груза вместе с контейнером в море из-за погодных условий.</p>
Балкеры	<p>1. Универсальная система люков, которая позволяет быстрее выполнять погрузочно-разгрузочные работы. В силу того, что балкеры являются судном для транспортировки сыпучих грузов, они обладают высокой герметичностью корпуса.</p>	<p>1. Относительно большая стоимость доставки. Стоимость может быть существенно больше, чем у других видов сухогрузов, поскольку вместимость судна выше. Это означает, что можно увеличивать объем товара. 2. Влияние погодных условий.</p>
Ролкеры	<p>1. Удобство при погрузке. Поскольку ролкеры являются морским судном, перевозящим транспортные средства, погрузка происходит через шлюзы на борту судна, либо на корме. Поскольку Т/С проезжают непосредственно сразу в багажный отсек, не</p>	<p>1. Меньшее количество грузооборота. Поскольку колесное транспортное средство имеет относительно не маленькие габариты, количество товара, которое способно увезти судно, в разы уменьшается. 2. Стоимость производства.</p>

Классификация сухогрузов	Достоинства	Недостатки
	<p>требуется никаких специальных средств и техники для погрузки. Такой же принцип и при разгрузке судна.</p> <p>2. Надежность транспортировки.</p> <p>Поскольку товар находится непосредственно в трюме, его невозможно опрокинуть за борт судна, следовательно, риск потерять товар сводится к минимуму.</p>	<p>Для того чтобы оснастить ролкер всем необходимым для транспортировки Т/С в трюме, требуется дополнительное оборудование, которое необходимо для фиксации техники внутри.</p>

Танкеры также как и сухогрузы имеют несколько классификаций судов, каждая из которых транспортирует свой вид товара. Как уже говорилось ранее, танкеры отличаются от сухогрузов тем, что перевозят на своём борту наливной груз, то есть жидкости, либо сжиженную продукцию.

Танкеры – это крупные суда, специально предназначенные для перевозки нефти, газа и других жидких грузов. Они играют важную роль в международной торговле, обеспечивая доставку сырья в различные уголки мира. Без них было бы практически невозможно удовлетворить спрос на энергию и поддерживать экономическую стабильность.

Таблица 3 – Классификация танкеров (наливных судов)

Классификация танкеров	Достоинства (особенности)	Недостатки
Нефтевозы	Оснащены специальными резервуарами (цистернами) с	Несмотря на высокий уровень герметичности

Классификация танкеров	Достоинства (особенности)	Недостатки
	<p>высокой герметичностью. Оснащены специальными системами обнаружения утечек и предупреждения пожаров, а также системами контроля загрязнения окружающей среды.</p>	<p>судна, при плохой погоде есть риск утечки нефти и нефтепродуктов за борт, что вредит экологии и окружающей среде.</p>
Газовоз	<p>Данный тип танкера оснащен специальными резервуарами, которые изготовлены из высокопрочной стали и оборудованы средствами охлаждения и изоляции, что в свою очередь позволяет поддерживать температуру внутри.</p> <p>Оснащены специальными системами контроля, которые позволяют поддерживать нужную температуру, давление и состояние газа в трюме. Также суда данного типа оснащены системой пожаротушения.</p>	<p>Несмотря на наличие специальных датчиков, есть вероятность неисправности.</p>
Химовоз	<p>Важной особенностью химовозов является уникальность цистерн. Они разделены на несколько отделов, чтобы избежать смешивания разных</p>	<p>Большие риски загрязнения окружающей среды, в случае утечки.</p>

Классификация танкеров	Достоинства (особенности)	Недостатки
	химических веществ. Оснащены специальным оборудованием, позволяющим перекачивать жидкость из цистерны на судне, в резервуары на суше для дальнейшей транспортировки.	
Бункеровщик	Бункеровщик (бункеровочное судно) – плавсредство, предназначенное для бункеровки судов. Способен обеспечивать снабжение торгового судна, находящего как на стоянке в порту, так и на ходу. Поставляет средства обеспечения, такие как топливо, моторное масло и другие. Оснащен специальным оборудованием, позволяющим перекачивать разного рода жидкости.	При снабжении судна увеличивается время транспортировки товара грузовым судном.

Нефтевозы, как следует из названия судна, транспортируют нефть и нефтепродукты. Важным аспектом перевозки нефти морским судном является то, что емкость обязательно должна быть герметична. Это поможет избежать всех возможных утечек, которые могут стать причиной загрязнения воды и привести к большим экологическим проблемам. Для безопасности подача нефтепродукта осуществляется через насос.

Следующий тип – газовоз. Это специально сконструированный тип танкера, предназначенный для транспортировки природного сжиженного газа, в том числе углеводородные классификации газа, такие как пропан и бутан. Поскольку сжиженный газ требует особых условий перевозки, то при изготовлении ёмкостей, в которых помещается газ, используются дорогостоящие сплавы металла. К ним относятся хромоникелевая сталь, никелевая сталь и алюминиевые сплавы.

Также существуют танкеры такой классификации как химовоз. Основной особенностью данного типа является то, что они могут перевозить на своем борту химически опасную продукцию.

Основным отличием между сухогрузами и танкерами (наливными судами) является специфика перевозимого груза. К данному выводу мы приходим после анализа таблицы. У каждого класса судна есть как свои преимущества, так и недостатки.

Подводя итог, мы можем сделать вывод о том, что морской транспорт на данный момент является наиболее выгодным способом для транспортировки грузов. Несмотря на всю проблематику, которая заключается в погодных условиях, инфраструктуре торговых портов и времени, затрачиваемом при перевозке, данный способ имеет большой грузооборот и возможность перевозить фактически любой товар. Если мы не берем в расчет погодные условия, повлиять на которые человек не может, то остальные недостатки можно преодолевать путем развития и модернизации портов, а также торговых судов.

1.2 Особенности таможенного контроля товаров и транспортных средств при их перемещении через таможенную границу морским транспортом

В предыдущей главе мы рассмотрели основные виды и классификации морских судов, осуществляющих транспортно-грузовые перевозки по всему миру, их особенности, достоинства и недостатки. В данном параграфе мы

разберем понятие таможенного контроля, а также обозначим особенности перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

«ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ - совершение таможенными органами необходимых действий, направленных на соблюдение юридическими и физическими лицами установленных законов и правил, которые регулируют порядок ввоза, вывоза или транзита грузов, транспортных средств, валюты и валютных ценностей»⁴.

Начало таможенного контроля начинается после прибытия судна в порт. Сотрудники таможни фиксируют время прибытия, проверяют груз и всю сопроводительную документацию.

Таможенный контроль можно разделить на несколько уровней таможенных органов, которые осуществляют свою деятельность в разных сферах. Существует три типа таможенных уровней.

Первый уровень является тактическим. На нём осуществляется контроль таможенными постами и таможней. Данные структурные подразделения занимаются поиском и определением уровней риска, которые происходят в короткий период времени, то есть краткосрочные, затрагивающих определенный круг лиц и груз.

Второй уровень, он же средний (оперативный). На данном уровне таможенный контроль осуществляют региональные таможенные управления Федеральной таможенной службы Российской Федерации (РТУ ФТС РФ). Контроль происходит в отношении определенных лиц, товаров или даже таможенных органов. Оперативный уровень занимается планировкой задач и осуществляет контроль за выполнением данных задач органами тактического уровня.

Третий уровень, он же высший, называется стратегическим. На данном уровне таможенного контроля деятельность осуществляется непосредственно органами Федеральной Таможенной Службы РФ. Их задача заключается в

⁴ Термин - ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.klerk.ru/slovar/law/term/> (дата обращения: 22.03.2023)

определении наиболее возможных и серьезных рисков нарушения таможенного законодательства, с большой величиной ущерба. Благодаря анализу данного типа рисков и предотвращения их возникновения, разрабатывается план действий, который сможет помочь предотвратить нарушения таможенного законодательства в дальнейшем, следственно и сократить возможные последствия.

Таможенный контроль товаров и транспортных средств при перемещении через границу можно разделить по этапам. Рассмотрим более детально.

Таблица 4 - Таможенный контроль товаров и транспортных средств

Этапы	Товар	Транспортное средство
Декларирование	«Таможенное декларирование – это декларирование товаров таможенному органу путем подачи электронной таможенной декларации или письменной - на бумажном носителе. Перед подачей декларации участник ВЭД должен зарегистрироваться на таможне. Юридические лица или Индивидуальные предприниматели (ИП) при таможенном декларировании указывают процедуру, под какую	При прибытие судна в порт или специально отведенную зону, в целях проведения таможенного контроля, применяется декларация. Она включает в себя такие пункты, как: <ol style="list-style-type: none"> 1. название торгового судна; 2. национальная принадлежность судна; 3. сведения о регистрации судна; 4. общие сведения о рейсе, порт прихода и отхода судна, места стоянки, дата и час прихода судна;

Этапы	Товар	Транспортное средство
	<p>помещается перевозимый товар.»⁵ Декларант перед подачей декларации представить пакет документов, размещенный в электронном архиве документов декларанта(далее – ЭАДД).</p>	<p>5. сведения о капитане и остальных членах экипажа; 6. краткое описание груза на борту. Дальнейшее оформление и таможенный контроль различается для судна и для груза.</p>
Таможенные платежи	<p>Таможенные платежи варьируются от 2,5% до 80%, в зависимости от таможенной стоимости товара и особенностях оформления</p>	<p>Таможенные платежи применяемые по отношению к морским судам. Таможенные сборы, согласно «Пункту 7 Постановление Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 (ред. от 06.05.2023)»⁶, уплачиваются в размере 20 500 рублей за единицу судна. При осуществлении всех таможенных процедур, предусмотренных</p>

⁵ Таможенное декларирование - формы и виды, порядок проведения процедуры декларирования товаров. // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://ucsol.ru/tamozhennye-uslugi/tamozhennoe-deklarirovanie> (дата обращения: 01.06.2023)

⁶ ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 26 марта 2020 г. N 342 О СТАВКАХ И БАЗЕ ДЛЯ ИСЧИСЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ СБОРОВ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫПУСКОМ ТОВАРОВ \ КонсультантПлюс // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW/ (дата обращения: 01.06.2023)

<p>Выпуск товара</p>	<p>Процедура выпуска товара должна быть завершена не позднее одного рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации, при условии что:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. соблюдены условия помещения товаров под заявленную таможенную процедуру...; 2. уплачены все таможенные сборы, предусмотренные при таможенном контроле товара перемещаемом морским путем; <p>При несоблюдении условий, должностное таможенное лицо вправе отказать в выпуске товара.</p>	<p>При осуществлении всех таможенных процедур, предусмотренных таможенным контролем данного вида транспорта</p>
----------------------	--	---

Место осуществления таможенного контроля судна определяется администрацией порта, согласовываясь с пограничными и таможенными органами. Существует два вида таможенного контроля судна – в порту и на рейде.

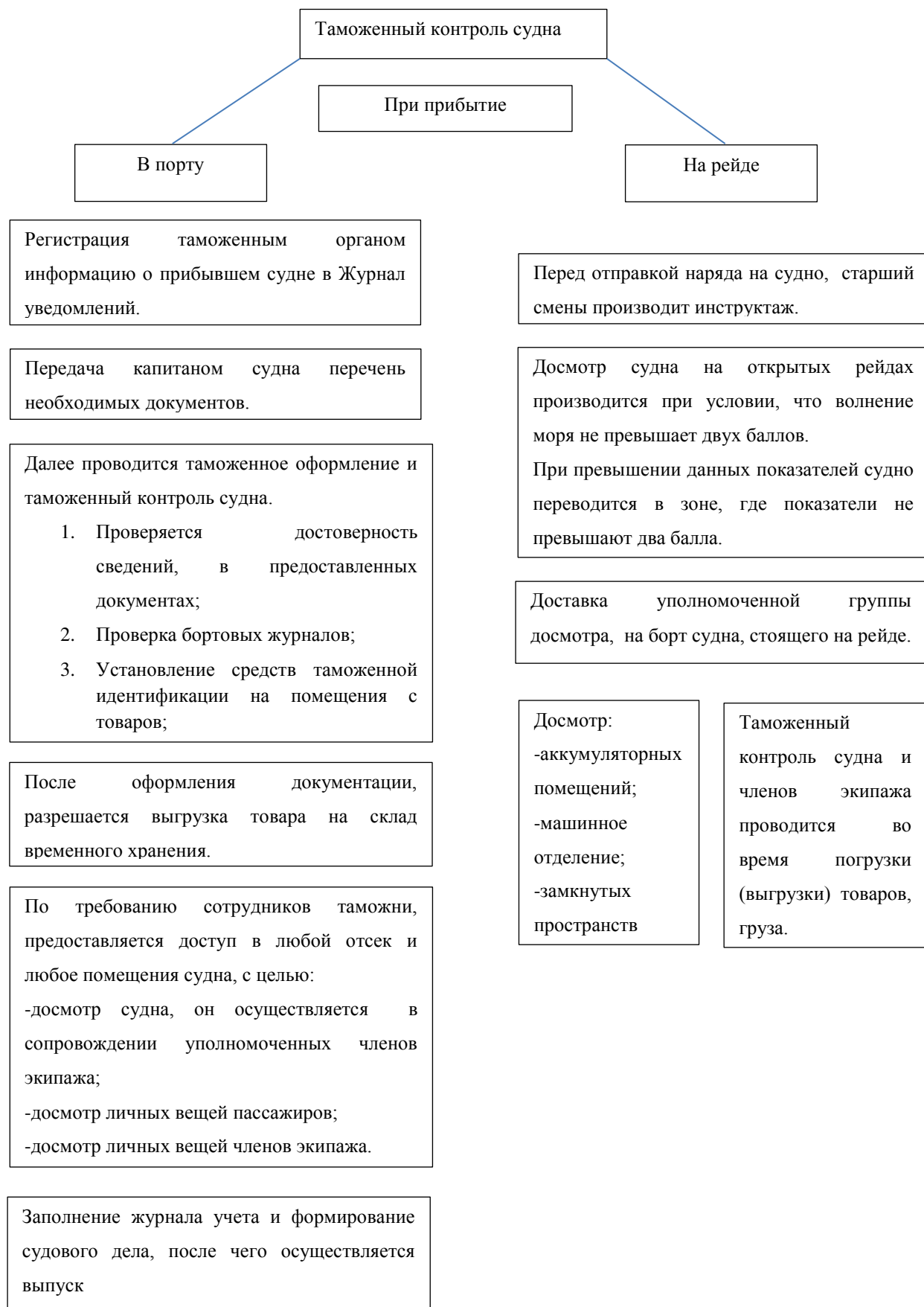


Рисунок 1 – Таможенный контроль судна при прибытие в порт



Рисунок 2 – Таможенный контроль судна при отходе из порта

Источниками для построения схемы послужили «Приказ ГТК РФ от 12 сентября 2001 г. N 892 "Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами"»⁷ и «Приказ Федеральной таможенной службы от 15 апреля 2008 г. № 403 "Об утверждении

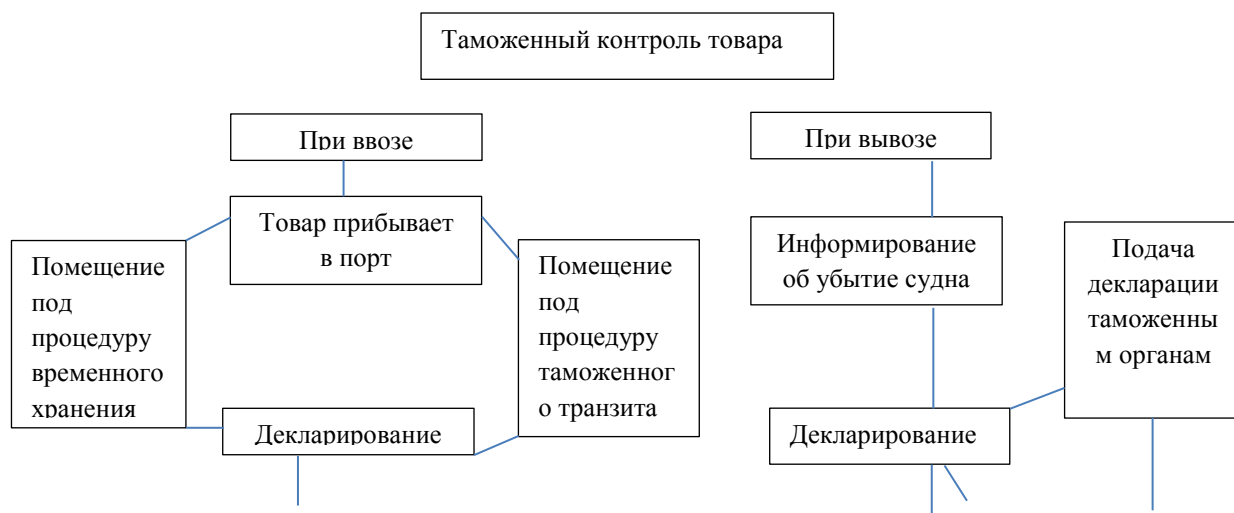
⁷ Приказ ГТК России от 12.09.2001 № 892 "Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами". Таможенные документы | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.altar.ru/tamdoc/01pr0892/> (дата обращения: 08.06.2023)

Правил по охране труда в таможенных органах и учреждениях, находящихся в ведении ФТС России"»⁸

«Таможенное декларирование осуществляется в электронной форме.

Таможенное декларирование в письменной форме допускается:

- 1) при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита;
- 2) в отношении товаров для личного пользования;
- 3) в отношении товаров, пересылаемых в международных почтовых отправлениях;
- 4) в отношении транспортных средств международной перевозки;
- 5) при использовании в качестве таможенной декларации транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов, в том числе предусмотренных международными договорами государств-членов с третьей стороной;
- 6) в иных случаях, определяемых Комиссией и законодательством государств-членов о таможенном регулировании в случаях, предусмотренных Комиссией».⁹



⁸ Приказ Федеральной таможенной службы от 15 апреля 2008 г. № 403 "Об утверждении Правил по охране труда в таможенных органах и учреждениях, находящихся в ведении ФТС России" | Документы ленты ПРАЙМ: ГАРАНТ.РУ // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/document/text/13218> (дата обращения: 08.06.2023)

⁹ Федеральная таможенная служба // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/document/text/13218> (дата обращения: 01.06.2023)

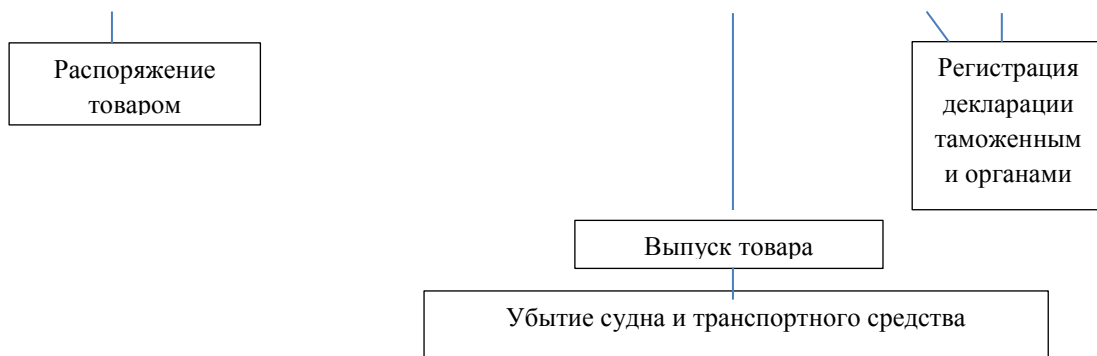


Рисунок 3 – Таможенный контроль товара при перевозке морским транспортом

Для построения схемы использовался источник «ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ СУДОВ, ПЕРЕСЕКАЮЩИХ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»¹⁰

Таможенный контроль судна. Оформление.

«16. При совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении прибывшего судна, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых судном, должностные лица:

проверяют правильность заполнения документов для таможенных целей, полноту и достоверность заявленных таможенному органу сведений, содержащихся в представленных перевозчиком документах;

выявляют товары, запрещенные или ограниченные к ввозу на таможенную территорию;

1. принимают решения в рамках и на основании системы управления рисками (о применении в отношении судна и перемещаемых им товаров необходимых форм таможенного контроля, установленных статьей 110 Кодекса);

2. проверяют соблюдение условий временного ввоза судна на таможенную территорию либо завершения временного вывоза судна с

¹⁰ ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В ОТНОШЕНИИ СУДОВ, ПЕРЕСЕКАЮЩИХ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-soversheniya-tamozhennyh-operatsiy-v-otnoshenii-sudov-peresekayuschih-tamozhennuyu-granitsu-evraziyskogo/viewer> (дата обращения: 01.06.2023)

таможенной территории, установленных Кодексом и законодательством Российской Федерации о таможенном деле;

3. проводят таможенный контроль товаров, перемещаемых пассажирами и членами экипажа судна, в установленных Технологической схемой местах;

4. принимают меры, установленные таможенным законодательством Таможенного союза или законодательством Российской Федерации, при выявлении признаков нарушения таможенного законодательства Таможенного союза или законодательства Российской Федерации о таможенном деле».¹¹

Исключением к пункту 7, указанные в Приложении № 1 товары в Постановление Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 (ред. от 06.05.2023) «О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров», тогда платежи за таможенные операции уплачиваются по ставке 30 000 рублей за единицу судна.

Срок проведения процедуры таможенного контроля устанавливается исходя из анализа рисков и количества перемещаемых товаров, особенностей судна и специфики товара, перевозимого морским путем.

«Проверка представленных перевозчиком документов и сведений, в том числе представленных в рамках предварительной информации, на соответствие профилям рисков осуществляется должностным лицом с использованием ЕАИС таможенных органов после регистрации должностным лицом уведомления о прибытии или сообщения об убытии, а также загрузки в ЕАИС таможенных органов отдельных видов профилей рисков и (или) выявления должностным лицом необходимости применения мер по минимизации рисков (Часть 2 статьи 313 Федерального закона).»¹²

¹¹ Приказ ФТС России от 19.07.2013 № 1349 "" . Таможенные документы | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/13pr1349/> (дата обращения: 01.06.2023)

¹² Приказ ФТС России от 30.08.2019 № 1377 "Об утверждении Административного регламента осуществления Федеральной таможенной службой таможенного контроля при ввозе (прибытии) товаров, перемещаемых водным транспортом, в Российскую Федерацию либо вывозе (убытии) товаров, перемещаемых водным транспортом, из Российской Федерации в международном грузовом сообщении". Таможенные документы |

Рассмотрев основные аспекты таможенного контроля, мы можем сделать вывод о том, что он является неотъемлемой частью стабильной и отложенной системы, помогающей не только контролировать товарооборот, но и оберегать страну и её граждан от нелегально ввезенной продукции, которая может навредить не только здоровью человека, но и посягать на его жизнь. Для того чтобы контроль осуществлялся на высоком уровне, необходимо постоянно улучшать средства технического таможенного контроля, автоматизировать некоторые производственные работы. К таким можно отнести документооборот. Создавая разного рода реестры, базы данных мы позволяем сократить время процедур и облегчить работу сотрудникам таможенных органов.

2 АНАЛИЗ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ПРИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

2.1 Перемещение товаров морским транспортом через таможенную границу ЕАЭС: Особенности динамики и структуры

В прошлой главе мы разобрали теоретические аспекты таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозках грузов морским транспортом. Рассмотрели особенности и роль морских судов в торговле, их функционал и возможности. Во второй главе мы проведем аналитическую работу и рассмотрим динамику перемещения товаров морским транспортом через таможенную границу Евразийского экономического союза.

Для начала разберемся с понятием ЕАЭС.

ЕАЭС – это «международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью».¹³ В состав государств-членов союза входят пять стран. К ним относится Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация. Между странами происходит свободное движения товаров и услуг, а также капитала и рабочей силы.

Морская инфраструктура имеет свою ветвь развития и закрепляется документально на мировом уровне:

«15. Развитие водного транспорта в Союзе осуществляется в рамках проводимой скоординированной (согласованной) транспортной политики.

16. Суда под флагом государства-члена имеют право осуществлять перевозку грузов, пассажиров и их багажа, буксировку между государством флага судна и другим государством-членом на смежных внутренних водных путях, транзитный проход по внутренним водным путям другого государства-члена, за исключением перевозки и буксировки между портами и перевозок в

¹³ Евразийский экономический союз (ЕАЭС) | ФНС России // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.nalog.gov.ru/rn77/about_fts/inttax/eec/ (дата обращения: 15.05.2024)

(из) портов другого государства-члена и третьими странами, в соответствии с международным договором государств-членом о судоходстве, заключенном государствами-членами для исполнения настоящего протокола.

17. Суда, осуществляющие плавание по внутренним водным путям государства-члена должны быть зарегистрированы в реестре судов государства-члена и находиться во владении резидента государства-члена, зарегистрировавшего судно в своем реестре судов».¹⁴

Данные пункты раскрывают нам политику ЕАЭС о развитии и укреплении водного транспорта, а также морского сообщения между государствами-членами союза.

Как говорилось ранее, в состав ЕАЭС входят пять государств-членов. Лишь у троих из них есть доступ к перевозкам в акватории. Возможность перевозить товар морским путем есть только у Республики Казахстан и Российской Федерации. Речные порты также есть у этих двух стран и Республики Беларусь. Для более наглядного примера построим таблицу и гистограмму, используя «Информацию о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза на 01.01.2024 год»¹⁵

Таблица 5 - Пункты пропуска на внешней границе Евразийского экономического союза

	Морской пункт пропуска	Речной пункт пропуска
Республика Армения	-	-
Республика Беларусь	-	3

¹⁴ Водный транспорт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/vodny_transport/ (дата обращения: 15.05.2024)

¹⁵ Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20240101.pdf (дата обращения: 04.06.2024)

	Морской пункт пропуска	Речной пункт пропуска
Республика Казахстан	3	-
Кыргызская Республика	-	-
Российская Федерация	57	2

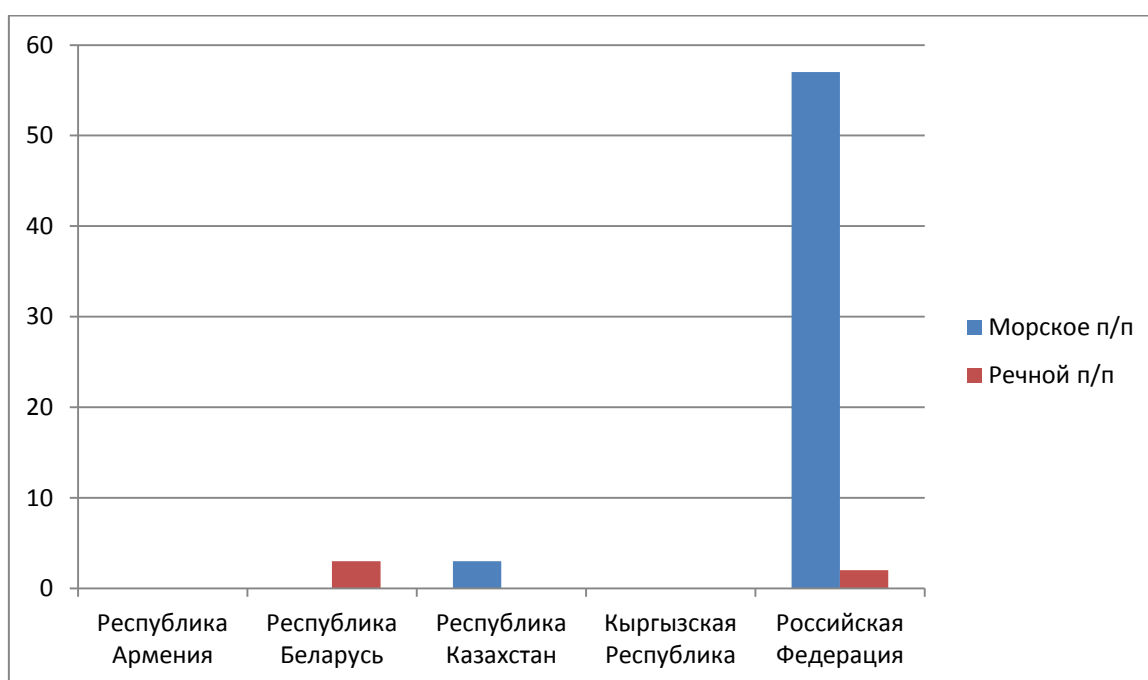


Рисунок 4 - Пункты пропуска на внешней границе Евразийского экономического союза

Проанализировав данные таблицы и гистограммы, мы можем сделать вывод о том, что основной грузооборот при помощи морского транспорта среди государств-членов ЕАЭС берет на себя РФ. Имея общую протяжённость границы в 56 258 тысяч километров, Россия омывается 15 морями, принадлежащими разным акваториям. Именно поэтому в Российской Федерации есть возможность транспортировать не только гораздо больший объем товаров морским путем, но и осуществлять сообщения фактически между всеми материками земли.

Поскольку грузоперевозки морским транспортом осуществляет всего лишь две страны, это Республика Казахстан и Российская Федерация, мы

проведем анализ, используя статистические данные именно этих государств-членов ЕАЭС.

РФ имеет в своем морском флоте порядке 786 сухогрузных судов и 346 наливных. В то время как Республика Казахстан имеет всего 8 наливных и 2 сухогруза (Статистика по морскому флоту Республика Казахстан использована с сайта «Союз транспортников Казахстана»¹⁶).

Проанализируем статистические показатели Казахстана и России. Данные для таблицы использовались из таких источников как «Союз транспортников Казахстана»¹⁷ и «МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»¹⁸

Таблица 6 - Показатели перевозки грузов (тыс. т) и грузооборот (млн. т-км) морским путем на примере Республики Казахстан и Российской Федерации

	Перевозка грузов		Грузооборот	
	2022 г.	2023 г.	2022 г.	2023 г.
	тыс. т		млн. т-км	
Республика Казахстан	983,5	1 325,4	568,2	859
Российская Федерация	116 403,6	68 046,8	109 321,4	56 569,7

Для представления о статистических данных таблицы, мы построим две гистограммы на основе данных из таблицы, с целью показать разницу между

¹⁶ KazLogistics // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://kazlogistics.kz/ru/water/fleet> (дата обращения: 04.06.2024)

¹⁷ KazLogistics // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://kazlogistics.kz/ru/water/fleet> (дата обращения: 05.06.2024)

¹⁸ ТРАНСПОРТ РОССИИ. Информационно-статистический бюллетень. 2023 год | Министерство транспорта Российской Федерации // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://mintrans.gov.ru/documents/7/13259> (дата обращения: 05.06.2024)

объемами перевозок грузов и грузообороту между Республикой Казахстан и Российской Федерацией. Показатели первой будут отражать статистические данные по перевозке грузов и грузообороту за 2022 год, вторая за 2023 год.

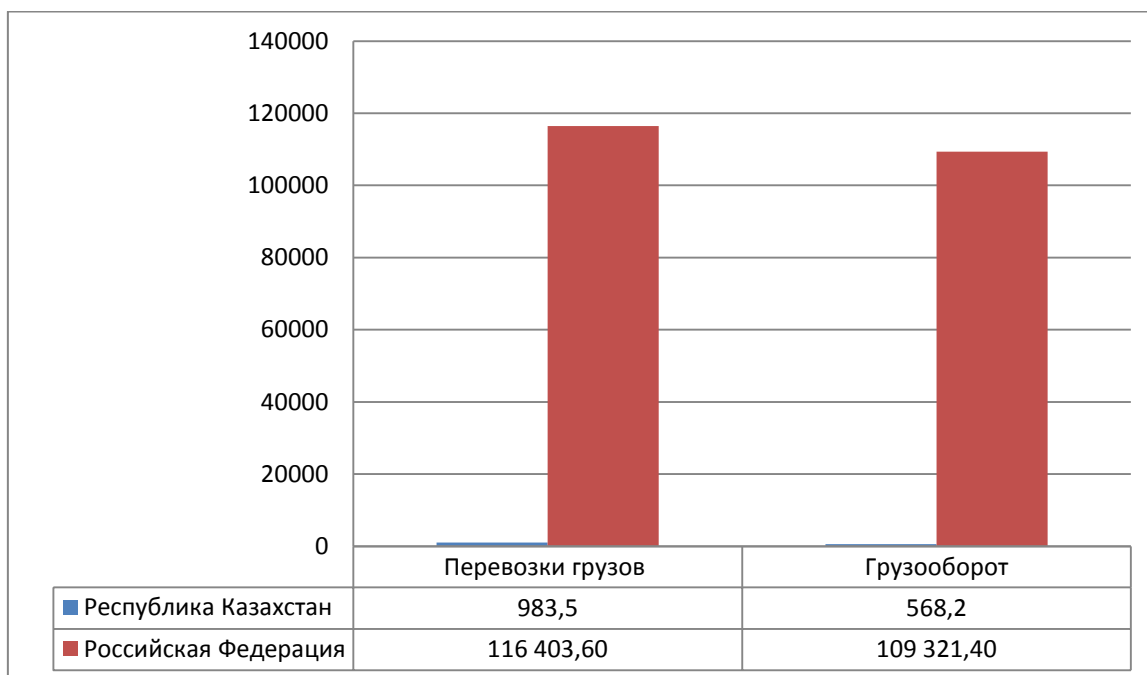


Рисунок 5 - Показатели перевозки грузов (тыс. т) и грузооборота (млн. т-км) за 2022 год

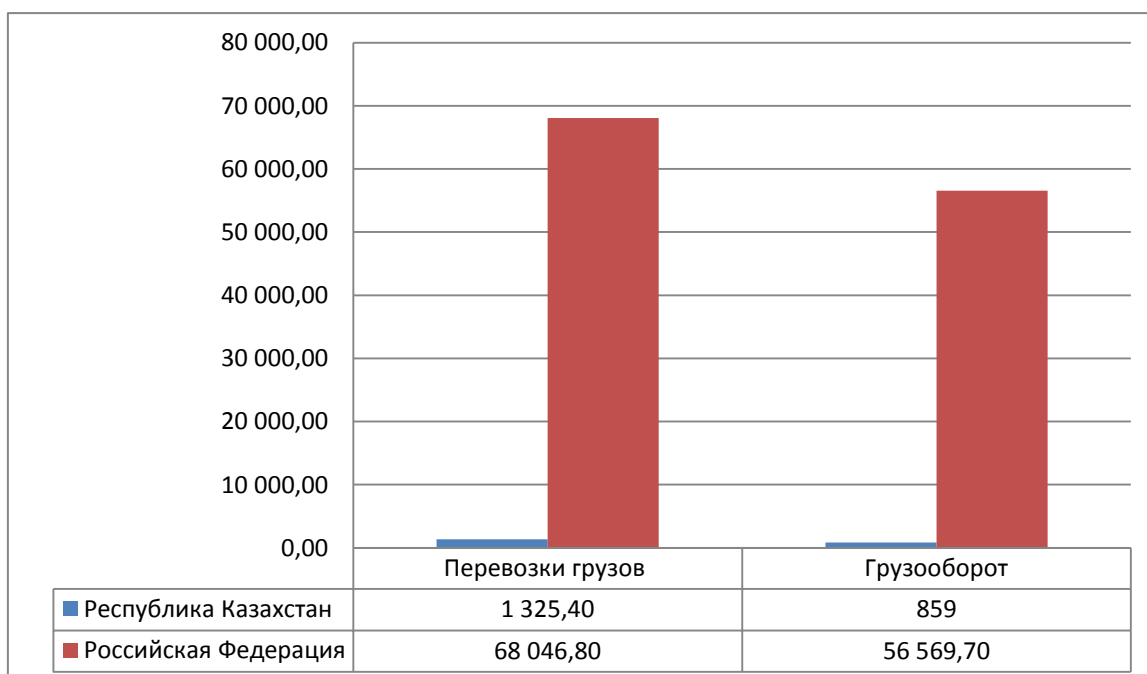


Рисунок 6 - Показатели грузооборота (тыс. т) и грузооборота (млн. т-км) за 2023 год

Проанализировав данные из таблицы, и наглядно увидев разницу перевозок морским путем двух основных государств-членов ЕАЭС, мы можем сделать следующие выводы.

Вклад двух стран в развитие морского сообщения для стран Евразийского экономического союза огромен. Если для Казахстана морской способ перевозки не является основным и приоритетным, то для России доля перевозок водным транспорт превышает долю перевозок другими видами в 8-9 раз.

Среди государств-членов ЕАЭС самый большой вклад в развитие перевозок морским транспортом вносит Российская Федерация, показывая колоссальные показатели перевозок груза и грузооборота по отношению к Казахстану и другим государствам-членам Евразийского экономического союза. В дальнейшем эти показатели будут подниматься, с учетом быстрого развития морской инфраструктуры в России.

На морские перевозки от общего грузооборота государств-членов Евразийского экономического союза приходится более 90% среди остальных видов транспортировки. Это говорит о том, что перевозки морским видом транспорта играют ключевую роль в развитии и укреплении международных морских перевозок.

В первой таблице мы отразили общие показатели морских и речных перевозок государств-членов ЕАЭС и пришли к выводу о том, что из пяти стран, входящих в состав союза, лишь у трех есть возможность осуществлять транспортировки по воде и только у двух морским способом. Во второй таблице мы проанализировали объемы показателей перевозки груза и общего грузооборота у Республики Казахстан и Российской Федерации, оценили их вклад в развитие морской инфраструктуры и торговли государств-членов Евразийского экономического союза.

Проанализировав показатели, мы можем прийти к общему выводу. Особенности динамики перемещения товаров морским путем заключается в том, что большую долю из всех возможных видов транспортировки занимает именно морской транспорт. Из пяти государств-членов ЕАЭС, основную и

большую часть перевозок осуществляют всего две страны – Республика Казахстан и Российская Федерация. Они вносят огромный вклад в развитие морского сообщения для Евразийского экономического союза. Высокие показатели грузооборота через морские порты России помогают развивать сети морских сообщений для государств-членов ЕАЭС, что благоприятно влияет на экономические показатели союза. Республика Казахстан также вносит свой вклад в развитие.

Перспективой для увеличения грузооборота для ЕАЭС является улучшение портовой инфраструктуры Российской Федерации, поскольку именно РФ владеет более чем 98% всех морских портов в союзе, имея выход не только в морские акватории, но и в океан. Россия способна обеспечивать стабильный рост показателей перевозки товаров морским транспортом.

2.2 Морской флот России задействованный в международных перевозках грузов: Современное состояние и тенденции развития

В предыдущей главе мы проанализировали особенности динамики перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС при помощи морского транспорта. В данном параграфе мы разберемся в том, какие суда числятся во флоте и в каком состоянии они находятся.

В начале 2021 года морской транспорт, принадлежащий российским судовладельцам, составлял 1446 судов, с суммарными показателями дедвейта в 23,1 млн. т. «Дедвейт..., максимальное количество груза, топлива, воды, провизии, пассажиров и команды с багажом, которое может перевозить судно без ущерба для его безопасности и остойчивости; является главной эксплуатационной характеристикой, определяющей рентабельность судоходных операций и эффективность грузоперевозок торговых судов. Различают 2 вида дедвейта: чистую грузоподъемность... и полный, или валовый дедвейт судна...»¹⁹.

¹⁹ Дедвейт. Большая российская энциклопедия // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://bigenc.ru/c/dedveit-4f33ff> (дата обращения: 20.05.2024)

Морской флот Российской Федерации делится на две подгруппы. Первая подгруппа, это морские суда осуществляющие перевозки груза под флагом РФ, вторая подгруппа под иностранным флагом. Несмотря на то, что на 2021 год, под флагом России эксплуатируется гораздо больше техники, 1191 судно, против 255 единицы под иностранным флагом, максимальный дедвейт выше у транспорта входящего во флот РФ. Общий дедвейт судов, входящих в состав флота РФ, но зарегистрированных под иностранным флагом составляет 14,4 млн. т, в том время как ходящих под Российским флагом 8,7 млн. т. Рассмотрим распределение судов по классификации (Рисунок 1).

Вид флота	Флаг России 1191судно общим дедвей- том 8,7 млн т	Иностранный флаг 255 судов общим дедвейтом 14,4 млн т
 Сухогрузный	786 судов общим дедвей- том 4,1 млн т	116 судов общим дедвейтом 2,1 млн т
 Наливной	346 судов общим дедвей- том 4,6 млн т	139 судов общим дедвейтом 12,3 млн т

Рисунок 7 – «Наличие морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года»²⁰

Как мы видим по рисунку, основную часть морского флота России занимают сухогрузы. Под флагом РФ осуществляют грузоперевозки 786 судов, имея дедвейт в 4,1 млн. т. Входящие в состав морского флота России суда, осуществляющие свою деятельность под иностранным флагом, имеют численность в 116 единиц техники и суммарного дедвейта в 2,1 млн. т. Наливные суда, они же танкеры, имеют меньшую численность, но больший дедвейт. Например, суда, эксплуатируемые под иностранным флагом,

²⁰ Морской флот отечественных компаний - Морские вести России // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> (дата обращения: 19.05.2024)

насчитывают 139 единиц и имеют общий дедвейт в 12,3 млн. т., что почти в 3 раза превышает показатели судов, осуществляющих перевозки под флагом РФ. Для того чтобы более наглядно показать разницу между показателями, построим диаграмму. На гистограмме мы отразим показатели количества судов, осуществляющих морские перевозки как под флагом Российской Федерации, так и судов, принадлежащих морскому флоту России, но имеющих иностранный флаг. Стоит отметить, что для статистического сравнения используются только большие суда класса сухогруз и танкер (наливной). При сравнении не учитывались речные перевозки.

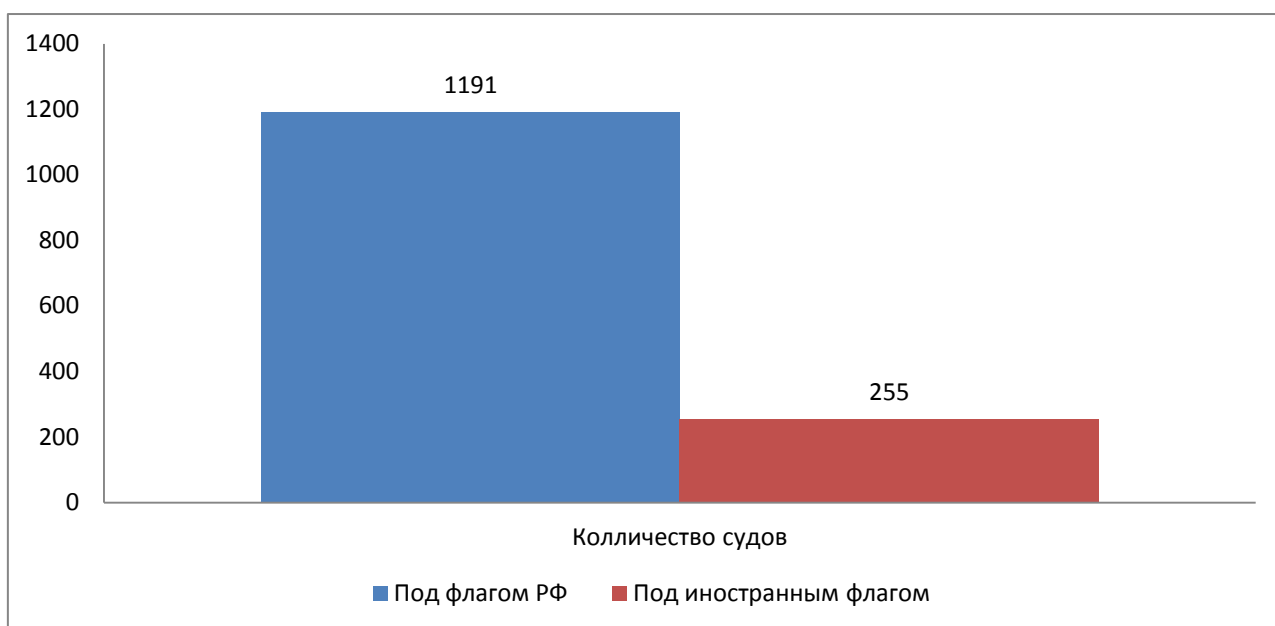


Рисунок 8 – Структура морского транспортного флота, по количеству судов

На данной гистограмме мы отчетливо видим разницу по количеству судов, осуществляющих перевозку грузов морским путем. Данные показатели говорят нам о том, что почти 82% транспортных средств, используемых во флоте и принадлежащих РФ – это суда, напрямую представляющие страну во внешнеэкономической деятельности и имеющие регистрацию в России. Если мы рассмотрим показатели дедвейта, то увидим большую разницу между

грузовой способностью судов под российским и иностранным флагом.

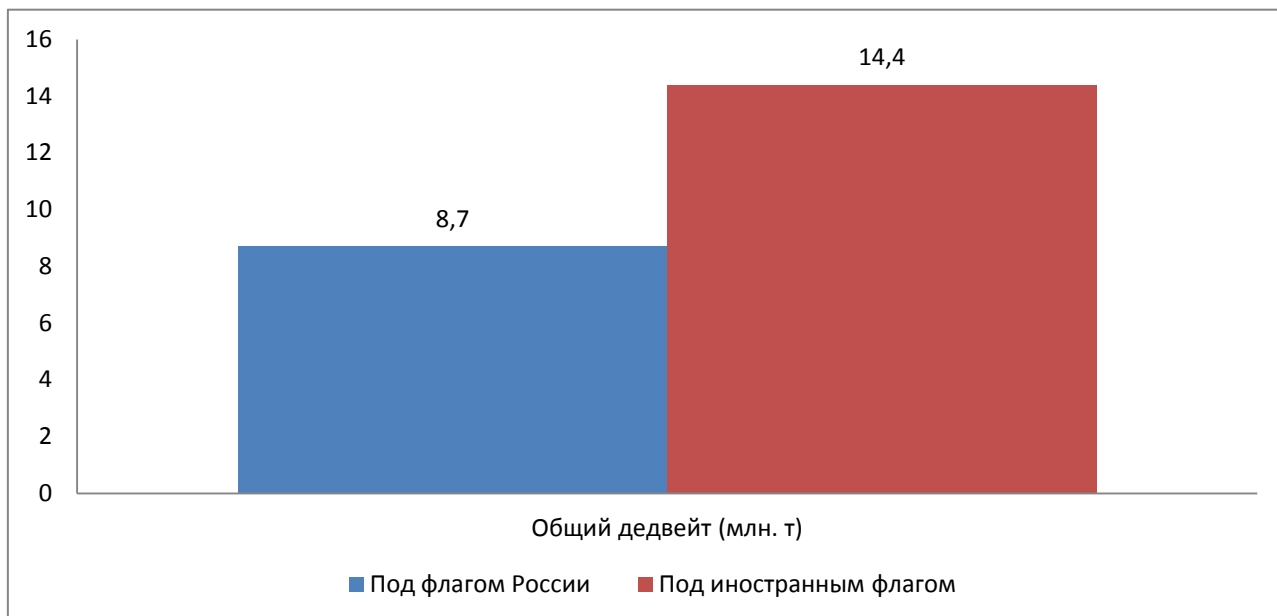


Рисунок 9 – Структура морского транспортного флота, по общему дедвейту

Как мы видим на гистограмме, по общему дедвейту показатели имеют противоположные значения. В данном случае суда под иностранным флагом охватывают большие величины, несмотря на меньшее количество морских транспортных средств. На это влияет общий объем грузовой способности наливных судов. Они способны вмещать в себя больше груза по объему, поскольку в цистернах жидкий груз занимает все пространство.

Ситуация, которая сложилась за период последних 10-11 лет, фактически никак не изменила структуру флота по месту регистрации. Она остается статичной и без существенных изменений. «Исключение составляют лишь суда, осуществляющие перевозки нефти в Арктическом регионе. В структуре флота под флагом России преобладают сухогрузы «река-море»... . Значительный объем по дедвейту в наливном флоте занимают крупнотоннажные танкеры, используемые в качестве накопителей в Кольском заливе (Мурманск) и на рейде порта Кавказ»²¹.

Подведем промежуточный итог. На основе показателей с Рисунка 1 мы построили 2 гистограммы (Рисунок 2 и Рисунок 3) и проанализировали разницу

²¹ Морской флот отечественных компаний - Морские вести России. Структура флота // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> (дата обращения: 19.05.2024)

между количеством морских судов и их общим дедвейтом. Наливные суда имеют больший тоннаж за счет возможности полностью использовать место в цистернах и не оставлять пустого пространства, именно поэтому показатели дедвейта выше у танкеров (наливной).

Рассмотрим подробнее структуру морского транспортного флота, контролируемого Россией. Нами были изучены наливные суда и сухогрузы, но есть и другие категории. Они малочисленны, но вносят определенный вклад в развитие морского флота. К таким можно отнести комбинированные и пассажирские суда.

Доля дедвейта данных категорий транспортных судов невелика, но вносит свой вклад. Для анализа данных показателей построим таблицу и наглядно покажем на диаграмме.

Таблица 7 – «Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года»²², по количеству единиц техники

	Под флагом России	Под иностранным флагом
Сухогрузы	786	116
Наливные суда	346	139
Комбинированные	11	-
Пассажирские	48	-

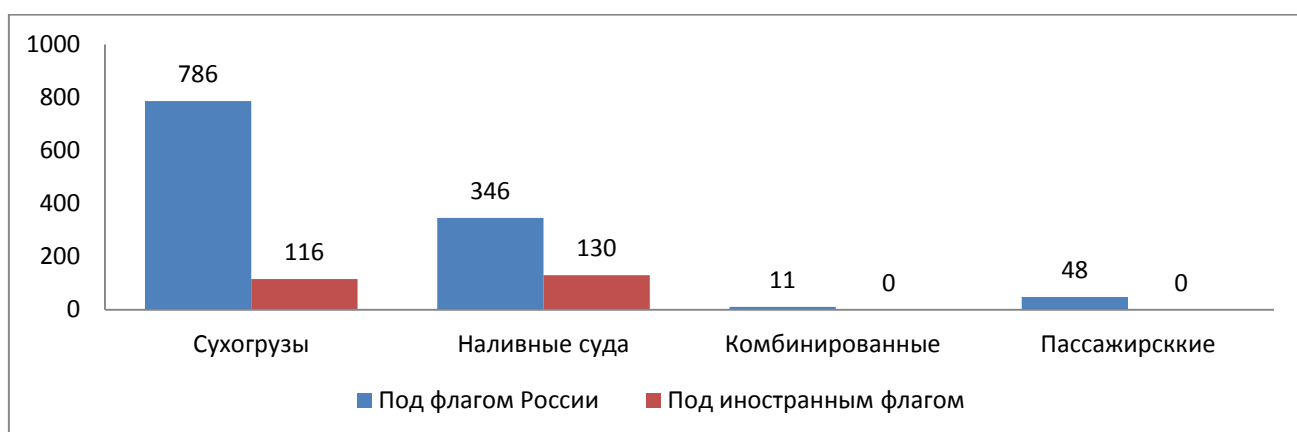


Рисунок 10 – Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года.

²² Морской флот отечественных компаний - Морские вести России. Структура флота // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> (дата обращения: 20.05.2024)

Мы уже рассматривали показатели количества судов сухогрузной и наливной категории. По таблице видно, что комбинированных и пассажирских судов, осуществляющих перевозку под флагом РФ меньшинство, чем по отношению к двум предыдущим видам транспортных средств. Под иностранным флагом комбинированные и пассажирские суда вовсе не ходят. Из данных в таблице можно увидеть, что дедвейт у комбинированных и пассажирских судов гораздо ниже, чем у сухогрузов и наливных судов. Очевидно, что малое количество транспортных средств делает меньший оборот.

Для того чтобы разобрать и сравнить показатели вклада в общий дедвейт комбинированными и пассажирскими судами, построим таблицу и гистограмму.

Таблица 8 – Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года, по дедвейты в тыс. тонн.

	Под флагом России	Под иностранным флагом
Сухогрузы	4 072,6	2 069,5
Наливные суда	4 582,5	12 275,9
Комбинированные	40,8	-
Пассажирские	11,9	-

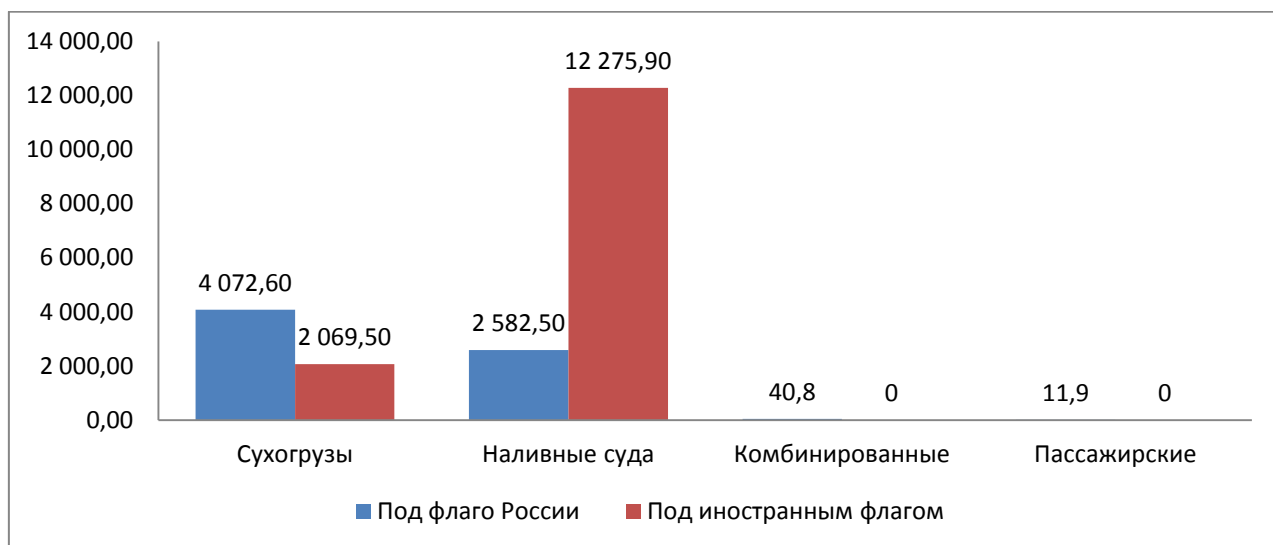


Рисунок 11 – Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года, по дедвейты в тыс. тонн.

Рассмотрев данные по дедвейтам, проанализируем показатели и оценим влияние единиц техники, осуществляющих транспортные перевозки морским путем.

Несмотря на то, что количество судов, представляющих флаг РФ значительно выше, чем ходящих под иностранным флагом, показатели дедвейта имеют колоссальный перевес в сторону меньшего количества техники, данный скачок прослеживается у наливных судов. Если в категории сухогрузов разница будет несущественная – перевес почти в 2 раза (около 50%), то наливные суда, осуществляющие свою деятельность под иностранным флагом, имеют 3-х кратную разницу в общем объеме дедвейта 12 275,9 тысяч тонн, против 4 582,5 тысяч тонн. Данные показатели могут говорить о том, что при транспортировке используются суда другого класса, способные поместить на своем борту больший объем товара.

Если сравнивать показатели дедвейта у комбинированных и пассажирских судов, то здесь разница незначительно варьируется между собой. Имея в обороте больше пассажирских судов по отношению к комбинированным, они обладают меньшим дедвейтом. Это обусловлено тем, что чаще всего грузовые морские транспортные средства имеют большие объемы для размещения товаров. Они заполняют большую часть судна, в отличие от людей, передвигающихся на пассажирских транспортных судах. Также стоит отметить, что средний вес человека как правило значительно меньше груза, расположенного на комбинированном судне.

Подведем микровывод на основе структурных показателей судов морского флота России по единицам техники и дедвейту. В состав морского флота входят суда, эксплуатируемые под флагом РФ, а также под иностранными флагами. Проанализировав таблицы и более подробно рассмотрев на гистограммах, становится понятно, что Российских судов значительно больше. Сухогрузы имеют больше общего дедвейта, в то время как наливные суда способны транспортировать больший объем товара. Также стоит

отметить, что комбинированные и пассажирские суда присутствуют только у компаний, осуществляющих транспортировки под Российским флагом.

Рассмотрим тенденции развития морского транспортного флота России. Для того чтобы оценить перспективу пополнения нового судоводного транспорта, мы построим график, данные для которого возьмем из источника «Морской флот отечественных компаний – Морские вести России»²³.

Опираясь на период 2016-2020 гг., изучим показатели тенденции пополнения морского флота.

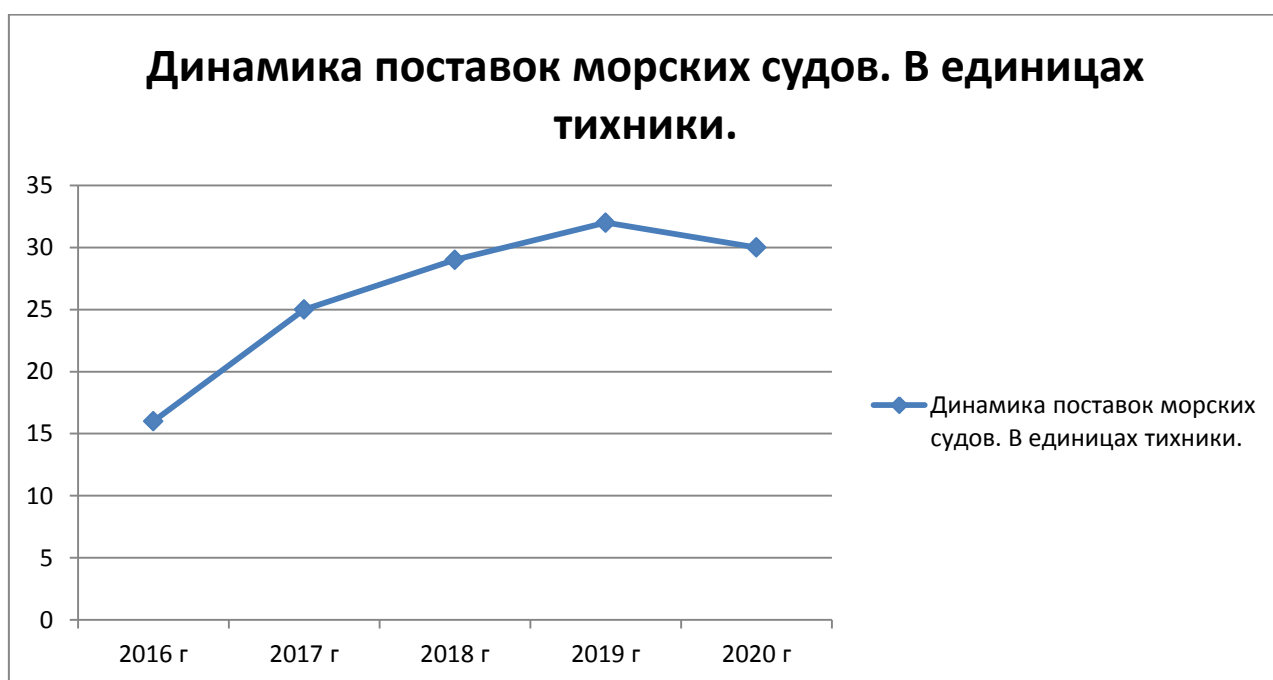


Рисунок 12 – Динамика поставок морских судов. В единицах техники

За период с 2016 по 2020 год российские компании получили 127 судов. На графике видно, что фактически каждый год происходил прирост получаемой техники, что положительно влияет на товарооборот страны. Становится больше морского транспорта, способного перевозить товар и осуществлять пассажирские перевозки, что в свою очередь ведет к увеличению поставок как внутри страны, так и за ее пределы. Это благоприятно сказывается на показателях внешнеэкономической деятельности.

²³ Морской флот отечественных компаний - Морские вести России. Пополнение флота // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> (дата обращения: 20.05.2024)

В период с 2019 по 2020 год происходит спад поступления морского транспорта для эксплуатации. Данные изменения в меньшую сторону происходили из-за пандемии, в результате которой вводились жесткие карантинные меры.

Для дальнейшего роста и развития морского транспорта России, указом Президента РФ от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» были установлены приоритетные направления:

- 1) «обновление и развитие российского транспортного флота...;
- 2) значительное увеличение доли судов, плавающих под Государственным флагом...;
- 3) обновление специализированных флотов...;
- 4) создание условий для развития Северного морского пути...;
- 5) обеспечение сбалансированного функционирования и развития портовой инфраструктуры...;
- 6) создание на базе российских морских портов на всех региональных направлениях современных крупных морских транспортно-логистических центров...;
- 7) развитие и надежное функционирование системы обеспечения безопасности мореплавания;
- 8) повышения уровня защиты окружающей среды...;
- 9) активное участие Российской Федерации в деятельности международных организаций...»²⁴.

Рассмотрев основные показатели структуры и современного состояния морского транспорта России, проанализировав статистические данные о количестве единиц техники и общих объемах дедвейта, мы можем сделать вывод. Морской транспорт Российской Федерации и отрасль морских

²⁴ Развитие морского транспорта Указ Президента РФ от 31.07.2022 N 512 Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://sudact.ru/law/ukaz-prezidenta-rf-ot-31072022-n-512/morskaia-doktrina-rossiiskoi-federatsii/iv/razvitie-morskogo-transporta/> (дата обращения: 20.05.2024)

грузоперевозок в целом развивается. В состав морского флота РФ входят как суда, эксплуатируемые под флагом страны, так и под иностранными флагами. Приоритет в развитие, наращивание долей судов ходячих под Государственным флагом. Положительная динамика поступления судходной техники наблюдается и дает высокую перспективу на дальнейшее развитие морского флота России и увеличения общего объема дедвейта.

3 ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

3.1 Проблемы таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке грузов морским транспортом

При таможенном контроле нередко возникают различные проблемы, затрудняющие осуществление процедур проверки товара, а также транспортного средства, перевозившего его. В данной главе мы рассмотрим основные проблемы, возникающие при таможенном контроле товаров и транспортных средств при перевозке грузов морским транспортом.

Основным регулятором нарушений при таможенном оформлении является «КоАП РФ Глава 16. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА (НАРУШЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПРАВИЛ)»²⁵.

Основные проблемы, которые возникают в процессе таможенного контроля, связаны с декларированием товара. Декларирование товара представляет собой «заявление декларантом таможенному органу сведений о товарах, об избранной таможенной процедуре и (или) иных сведений, необходимых для выпуска товара»²⁶.

Одной из проблем при таможенном декларировании является недекларирование товаров. Таможенному органу заведомо не предоставляется информация о точном количестве груза, перевозимого на судне. Данную проблему не всегда можно отнести к разряду контрабанды, поскольку есть

²⁵ КоАП РФ Глава 16. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА (НАРУШЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ПРАВИЛ) \ КонсультантПлюс // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/894132ba3e2f42ab935398b530d55bc1f569337f/ (дата обращения: 08.06.2024)

²⁶ Федеральная таможенная служба // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/document/text/13224> (дата обращения: 08.06.2024)

факторы, которые влияют на товар во время транспортировки. Например, расхождение по заявленному весу товара с фактическим. При транспортировке одежды морским транспортом есть вероятность того, что ткань впитает влагу. Это способствует увеличению общей массы партии товара. Также к данной проблеме можно отнести пересорт, на который влияет человеческий фактор.

С проблемой недостоверного декларирования таможенные органы сталкиваются чаще, чем с недекларированием товара. «Соответственно, ч. 2 ст. 16.2 КоАП РФ предусматривает ответственность за заявление декларантом либо таможенным представителем при декларировании недостоверных сведений о классификационном коде ТН ВЭД, сопряженное с заявлением при описании товаров неполных и недостоверных сведений о количестве, свойствах, качественных характеристиках, наименовании и т.д. Данная часть предусматривает наложение административного штрафа на граждан и юридических лиц от 1/2 до двукратной суммы, подлежащей уплате таможенных пошлин и налогов с конфискацией товаров при условии, что пошлины и налоги не были уплачены при ввозе товаров»²⁷.

Основным отличием между двумя проблемами является умысел декларанта. «В отличие от недекларирования, смысл которого сводится к фактическим бездействию лица вопреки его обязанности задекларировать какой-то товар, недостоверное декларирование предполагает, что лицо предприняло действия по декларированию, при этом представило в таможенный орган некорректную, не соответствующую действительности информацию о товаре»²⁸.

²⁷ Недекларирование или недостоверное декларирование: разграничение составов административных правонарушений по ч. 1 и ч. 2 ст. 16.2 КоАП РФ - Мнение эксперта от 22.05.2019 | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.altaru.ru/expert_opinion/67651/ (дата обращения: 08.06.2024)

²⁸ Недекларирование и недостоверное декларирование товаров | ПравоВЭД // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://правовэд.пф/articles/nedeklarirovanie-libo-nedostovernoe-deklarirovanie-tovarov/#> (дата обращения: 08.06.2024)

В качестве примера недекларирования товара при перевозках морским транспортом, рассмотрим судебное решение Арбитражного суда Приморского края «Решение от 16 февраля 2021 г. по делу №А51-19986/2020»²⁹.

В данном деле заявителем выступает общество с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», которое перевозило на теплоходе товар из Китая в порт г. Владивосток. Заявитель посчитал незаконным привлечение его к административной ответственности.

В ходе проверки документов и сведений, применение системы оценки рисков, таможенным органом был назначен досмотр с применением весового контроля. Было установлено, что указанный вес в таможенной декларации отличается от фактического. Превышение составило 179,46 кг, при заявленном 13 971,00 кг. Итоговый вес – 14 150, 46 кг. Недостоверные сведения, указанные в таможенной декларации, попадают под ч.3 ст.16.1 КоАП РФ. Заявителю назначено административное наказание в виде штрафа в размере 56 000 рублей.

В ходе судебного разбирательства было установлено, что общество с ограниченной ответственностью, имея все необходимые возможности для соблюдения требований таможенного законодательства, установленные не только в рамках Российской Федерации но и ТК ЕАЭС, не приняло всех необходимых мер соблюдения обязанностей при подаче таможенной декларации.

Решением суда обществу с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» было отказано в признании незаконным Постановление Владивостокской таможни о назначении административного наказания.

Данное судебное дело, на примере расхождения фактического веса товара, с указанным в таможенной декларации, показало нам, что проблемы с недостоверным декларированием может возникать из-за невнимательности или безответственного подхода декларанта к составлению таможенной декларации.

²⁹ Решение от 16 февраля 2021 г. по делу № А51-19986/2020 :: СудАкт.ру // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа <https://sudact.ru/arbitral/doc/A1FZtRBf1dq/> (дата обращения: 08.06.2024)

При таможенном оформлении нередко можно столкнуться с проблемой указания неверного кода по ТН ВЭД. Товарная Номенклатура Внешне-Экономической Деятельности представляет собой единую базу, содержащую классификацию товаров и групп товаров, с помощью которой в дальнейшем ему присваивается уникальный идентификационный номер. Данная номенклатура помогает таможенным органам при осуществлении таможенного оформления товаров.

Проблема неверного определения кода ТН ВЭД проявляется в присвоении одному и тому же товару разных кодов ТН ВЭД, вследствие чего возникают сложности для декларанта.

Также стоит отметить проблему недостаточности информации для определения кода ТН ВЭД. «Для максимально точного определения кода ТН ВЭД нужно доскональное описание товара. Описание должно включать характеристику по различным свойствам, таким как состав, область применения, технологические функции каждого компонента, это сделано для того, чтобы товар можно было классифицировать в одну из позиций и субпозиций, и отличить от схожих по другим характеристикам товаров»³⁰.

Нередко таможенные органы сталкиваются с проблемой в расчете таможенной стоимости.

Целью определения таможенной стоимости является:

1. вычисление размеров таможенных платежей (а именно налогов, пошлин и акцизов);
2. ведение статистических показателей Внешне-Экономической Деятельности;
3. применения прочих мер по регулированию стоимости товара.

Чаще всего происходит занижение фактической таможенной стоимости товара, что может приводить к неполной выплате платежей в федеральный

³⁰ ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ КОДА ТН ВЭД // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-voznikayuschie-pri-opredelenii-koda-tn-ved/viewer> (дата обращения: 08.06.2024)

бюджет. Также встречается проблема и завышения таможенной стоимости. При завышении импортером стоимости товара, снижается налогооблагаемая база, что в свою очередь уменьшает поступление финансов в бюджет.

Но не всегда проблема с расчетом таможенной стоимости товара может зависеть от декларанта. На примере «Постановление от 25 мая 2023 года, по делу №А21-4541/2022»³¹ мы разберем случай, когда таможенные органы неверно произвели расчет таможенной стоимости товара.

В данном судебном деле заявителем является общество с ограниченной ответственностью «Автокраан». Он обратился с заявлением в Арбитражный суд о признании недействительным решение Калининградской областной таможни, по поводу внесения изменений в таможенную декларацию на товары, после выпуска товара.

С утверждения таможенного органа, сведения о техническом состоянии товара в графе 31 декларации на товары отсутствует. Также в коммерческих документах нет условий об оплате товара, следовательно стоимость определяется из условий контракта. В ходе контроля таможенной стоимости, сотрудники таможенного органа выявили признаки недостоверности заявленным сведениям.

В ходе разбирательства, таможенными органами не было доказано то, что декларант подал недостоверные сведения для определения таможенной стоимости. Суд постановил, «решение Арбитражного суда Калининградской области от 19.10.2022 и постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 30.01.2023 по делу № А21-4541/2022 оставить без изменения, а кассационную жалобу Калининградской областной таможни – без удовлетворения»³².

³¹ Арбитражный суд Северо-Западного округа // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://fasszo.arbitr.ru/cases/cdoc?docnd=840708696> (дата обращения: 12.06.2024)

³² Арбитражный суд Северо-Западного округа // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://fasszo.arbitr.ru/cases/cdoc?docnd=840708696> (дата обращения: 12.06.2024)

Данное судебное разбирательство показывает, что не всегда таможенные органы согласны с установленной таможенной стоимостью товара, но в ходе проверки декларант может доказать и отстоять свою правоту.

При морских перевозках важную роль играет упаковка товара. Вид упаковки, в которой будет товар, определяется свойством товара. Маркировка на товар определяется покупателем, в зависимости от назначения товара, способе транспортировки и его физических и технических качеств.

При таможенном оформлении товаров сотрудники таможенных органов большое внимание уделяют проверке упаковки товара и маркировки на нем.

Сотрудники таможенных органов сталкиваются с проблемами, когда транспортная маркировка грузов выполнена неверно. Проблемы, которые могут возникать имеют характер:

- 1) недостоверной информации;
- 2) отсутствие полных данных о производителе товара;
- 3) не указан срок годности, дата выпуска, режим хранения (особенно важно это для пищевых продуктов, косметики, медикаментов и иного скоропортящегося груза);
- 4) недостатки упаковки и тары, на товар нанесена маркировка несоответствующая фактическому виду товара;
- 5) маркировка плохо читается, частично нанесена, размыта и так далее;
- 6) повреждение маркировки или упаковки товара, полученные при его транспортировке.

Проблема предварительного информирования таможенных органов о прибытии судна в порт. «Предварительное информирование таможенных органов (ПИ) заключается в предоставлении сведений о ввозимых товарах и транспортных средствах в таможенную службу государства – члена ЕАЭС, на территории которого расположен пункт пропуска, не менее чем за 2 часа до планируемого ввоза товара на территорию ТС.

Предварительная информация может быть представлена отправителем, получателем, перевозчиком, таможенным представителем или другим заинтересованным лицом вне зависимости от того, где он находится – в странах – участницах ЕАЭС или в любом другом государстве»³³.

Любое заинтересованное лицо из вышеперечисленных формирует пакет документов, которые подаются при прибытии судна в порт, после чего отправляет его таможенным органам до захода морского транспортного средства в акваторию порта.

Основными задачи информирования являются:

- 1) сокращение времени оформления товаров и транспортных средств таможенными органами;
- 2) повышение уровня оперативности принятия решений;
- 3) упрощение таможенного контроля;
- 4) создание налаженного и эффективного механизма, который будет обеспечивать безопасность Российской Федерации.

Проблемы, связанные с предварительным информированием, по большей части являются техническими: оснащенность таможенных пропускных постов программными средствами, сбои в работе системы.

Одной из самых серьезных проблем, возникающих при таможенном контроле – это риск провоза через таможенную границу контрабанды. «Контрабанда – тайный провоз через таможенную (государственную) границу обложенных пошлиной или запрещённых товаров. Перечень таких товаров устанавливается законодательством отдельного государства»³⁴.

При морских перевозках в качестве контрабанды чаще всего перевозят:

- 1) контрабанда товаров и объектов интеллектуальной собственности;
- 2) контрабанда алкогольной и табачной продукции;

³³ Предварительное информирование таможенных органов | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.alt.ru/ed/about_pi/ (дата обращения: 06.06.2024)

³⁴ Контрабанда. Большая российская энциклопедия // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://bigenc.ru/c/kontrabanda-059ef1> (дата обращения: 12.06.2024)

- 3) контрабанда оружия;
- 4) контрабанда культурных ценностей;
- 5) контрабанда наркотиков;
- 6) контрабанда денежных средств.

Способами, которыми товар может быть незаконно перевезен через таможенную границу можно назвать:

- 1) сокрытие товара от таможенного контроля;
- 2) исключение таможенного контроля;
- 3) использование неточных документов или использование обманных средств таможенной идентификации. К средствам таможенной идентификации можно отнести – пломбы, печати, схемы и т. д.

Одним из главных признаков незаконного перемещения товаров через таможенную границу является недостоверное декларирование. В современных условиях за незаконное перемещение товаров через таможенную границу существует два вида ответственности (наказания) – административное и уголовное.

В качестве примера рассмотрим «Постановление от 11 января 2022 г. по делу №А51-1637/2019»³⁵. Заявителем выступает акционерное общество «Южморрыбфлот», к Находкинской таможне.

В ходе таможенной проверки было установлено, что ввезенная продукция, а именно рыбопродукция из сайры (рыбная мука), не обладает статусом товара Таможенного союза, что не позволяет использование его на территории Таможенного союза.

«Между тем в спорной ситуации рыбопродукция, ввезенная на таможенную территорию таможенного союза, не является продукцией, выловленной и (или) переработанной российскими предприятиями, а является ввезенным иностранным товаром, незаконно перемещенным через таможенную

³⁵ Постановление от 11 января 2022 г. по делу № А51-1637/2019 :: СудАкт.ру // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://sudact.ru/arbitral/doc/00bZtpbajcLE/?ysclid=lxfogav2pl149354190> (дата обращения: 13.06.2024)

границу, в связи с чем основания для освобождения от уплаты НДС отсутствуют»³⁶.

Суд постановил, что решение Арбитражного суда Приморского края остается без изменений, апелляционная жалоба акционерного общества – без удовлетворения.

Рассмотрев основные проблемы, возникающие при таможенном контроле товаров и транспортных средств при перевозках морским транспортом, мы можем сделать вывод. Существует ряд проблем, которые влияют на работу таможенных органов. Проблемы, возникающие при таможенном декларировании товаров, оказывают большое влияние на время прохождения таможенного контроля. Также на ускорение процесса таможенных процедур влияет и предварительное информирование таможенных органов о прибытии судна. Несмотря на то что данные проблемы затрудняют работу сотрудникам таможенных органов, они имеют свои пути решения.

Основные пути решения сложившихся проблем мы рассмотрим в следующей главе

3.2 Пути решения проблем таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозке морским транспортом

В прошлой главе мы рассмотрели основные проблемы таможенного контроля товаров и транспортных средств при перемещении морским транспортом.

Недостоверное декларирование является наиболее частой проблемой при таможенном оформлении. Одним из решений данной проблемы можно рассматривать закрепление на законодательном уровне более четкой формулировки между этими понятиями. Данное решение позволит избежать неверной квалификации правонарушения и более точной формулировки налагаемых санкций.

³⁶ Постановление от 11 января 2022 г. по делу № А51-1637/2019 :: СудАкт.ру // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа :<https://sudact.ru/arbitral/doc/00bZtpbajcLE/?ysclid=lxfogav2pl149354190> (дата обращения: 13.06.2024)

Проблемы с неверным указанием кода ТН ВЭД также нередко становятся значительными при таможенном оформлении. При определении кода ТН ВЭД следует обращаться к помощи сотрудников таможенных органов, осуществляющих аналитику и контроль за соблюдением достоверности кода товара.

Таможенные органы тщательно проверяют все сопутствующие документы. В случае, если сотрудник таможенного органа сомневается в правильности выбранного кода, должны проводиться проверки, запрос дополнительной документации декларанта.

Также процесс проверки достоверности указанного кода ТН ВЭД поспособствует заблаговременная подача декларации, до прибытия в порт.

При решении проблемы таможенной стоимости, «создание критериев достоверности на законодательном уровне для более эффективного проведения контроля и уменьшения количества обжалованных решений таможенных органов по вопросам таможенной стоимости»³⁷. Направление на снижения сроков получение информации на международные запросы. Развивать взаимоотношения между таможенными органами государств, чтобы не прибегать к обязательным запросам по утрате таможенной стоимости товара. Это поможет сократить сроки предоставления нужной для контроля информации, что в свою очередь повышает скорость проведения таможенного контроля и таможенного оформления.

Внедрение ряда процедур, которые позволят сократить время на установление таможенной стоимости, поможет таможенным органам снизить отрицательную практику, что повысит эффективность контроля таможенной стоимости.

Путем решения проблемы с предварительным информированием может стать:

³⁷ ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ КОНТРОЛЯ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ ТОВАРА // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://books.ifmo.ru/file/pdf/2803.pdf> (дата обращения: 06.06.2024)

- 1) введение обязательного предварительного информирования о товарах, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС;
- 2) введение ответственности за подачу недостоверной предварительной информации в таможенные органы.
- 3) введение универсальной формы предоставления предварительного информирования о товаре и транспортном средстве, в которой будут отражены сведения об объеме декларируемых товаров, данные о транспортном средстве, сведения для осуществления таможенного контроля.

Подводя итог, мы можем сделать вывод. Чтобы усовершенствовать таможенный контроль при перемещении товаров и транспортных средств морским путем, нужно провести ряд действий, направленных на контроль и пресечение попытки контрабанды. С целью упрощения таможенного контроля и сокращения времени при осуществлении процедур, стоит усовершенствовать систему предварительного информирования. Также важно развивать портовую инфраструктуру, производить замену старого оборудования и открывать новые, многофункциональные порты, для увеличения грузооборота товаров через таможенную границу.

Проблема, связанная с контрабандой товара при перевозках морским транспортом, требует особого внимания как со стороны прибывающего судна, так и со стороны таможенных органов.

«Оценка рисков. Если судно совершает регулярные рейсы в страны или порты с высоким уровнем риска контрабанды, необходимо тщательно изучить предыдущие журналы контроля и проверки. Реализация специальных мер безопасности. Они могут включать пломбировку и замки, установку физических барьеров для предотвращения несанкционированного доступа к определённым местам на борту. Проведение регулярных занятий с членами экипажа. Они должны охватывать требования Международного кодекса по охране судов и портовых средств, План охраны судна и общую осведомлённость. Сотрудничество с властями. Экипаж, владелец, агенты и

другие представители судна должны немедленно сообщать о любых подозрительных действиях на судне или поблизости капитану»³⁸.

Рассмотрев пути решения проблем, возникающих при таможенном контроле товаров и транспортных средств при перевозках морским путем, мы можем сделать вывод. Проблемы, возникающие при таможенном декларировании товара, затрудняют работу сотрудникам таможенных органов и для уточнения определенной информации требуется время. Чтобы избежать таких задержек, требуется установить определенный алгоритм действий в данных ситуациях. Чтобы сократить риски при неточностях во время таможенного декларирования, нужно повышать уровень квалификации сотрудников таможенных органов.

³⁸ NorthStandard P&I Club: меры по борьбе с контрабандой на судах - Российский профессиональный союз моряков // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.sur.ru/ru/news/lent/2023-08_09/northstandard_p_i_club_mery_po_borbe_s_kontrabandoj_na_sudakh__22621 (дата обращения: 14.06.2024)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог данной работы, мы можем сделать вывод. Таможенный контроль является важной процедурой для Внешнеэкономической деятельности. Благодаря таможенному контролю таможенные органы проверяют соблюдения правил ввоза и вывоза товара через таможенную границу. Таможенный контроль помогает установить признаки возможных преступлений и правонарушений. Также процедуры таможенного контроля позволяют оптимизировать механизмы таможенных операций, переход с бумажного документооборота дает возможность вносить и классифицировать большой объем данных, что способствует ускорению проведения контроля судна и товаров перевозимых на нем.

Морские перевозки являются одной из распространенных и масштабных отраслей в международной торговле. Транспортировка морским путем имеет большой спектр преимуществ по отношению к другим видам транспорта. Морскими судами можно перевозить большой объем товара на дальние расстояния. Низкая себестоимость доставки и меньшие траты на горючее позволяют данному виду транспорта оставаться приоритетным способом транспортировки для многих мировых компаний.

Таможенный контроль товаров и транспортных средств при перевозках морским транспортом способствует регулированию и контролю товарооборота не только между государствами-членами ЕАЭС, но и при торговле с третьими странами.

В данной работе мы рассмотрели основные особенности таможенного контроля товаров и транспортных средств при перевозках морским путем. Разобрали структуру и состояние морского транспортного флота Российской Федерации. Проанализировали показатели товарооборота государств-членов ЕАЭС при морских перевозках, а также выделили его долю по отношению к другим способам грузоперевозки государствами-членами ЕАЭС. Рассмотрели основные проблемы, возникающие при таможенном контроле товаров и

транспортных средств при перевозке морским транспортом, что помогло нам оценить возможные пути решения.

Морской транспорт был и остается наиболее перспективным способом грузоперевозок по всему миру. Способность перевозить большой объем товара на дальние расстояния при меньших затратах позволяет наращивать внешнеэкономические отношения между странами по всему миру. Чтобы избежать возможных рисков при ввозе или вывозе товара, проведение процедуры таможенного контроля является неотъемлемой частью внешнеэкономической деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 KazLogistics // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://kazlogistics.kz/ru/water/fleet> – 04.06.2024
- 2 NorthStandard P&I Club: меры по борьбе с контрабандой на судах - Российский профессиональный союз моряков // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.sur.ru/ru/news/lent/2023-08-09/northstandard_p_i_club_mery_po_borbe_s_kontrabandoj_na_sudakh__22621 – 14.06.2024
- 3 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW – 06.06.2024
- 4 Арбитражный суд Северо-Западного округа // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://fasszo.arbitr.ru/cases/cdoc?docnd=840708696> – 12.06.2024
- 5 Арбитражный суд Северо-Западного округа // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://fasszo.arbitr.ru/cases/cdoc?docnd=840708696> – 08.06.2024
- 6 Водный транспорт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа:https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/vodny_transport/ – 15.05.2024
- 7 Дедвейт. Большая российская энциклопедия // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://bigenc.ru/c/dedveit-4f33ff> – 20.05.2024
- 8 Евразийский экономический союз (ЕАЭС) | ФНС России // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.nalog.gov.ru/rn77/about_fts/inttax/eec/ – 15.05.2024
- 9 Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа:

https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20240101.pdf – 04.06.2024

10 КоАП РФ Глава 16. Административные правонарушения в области таможенного дела (нарушение таможенных правил) \ КонсультантПлюс // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/894132ba3e2f42ab935398b530d55bc1f569337f/ – 08.06.2024

11 Морской транспорт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://studfile.net/preview/8915159/page:15/> – 01.06.2023

12 Морской транспорт для международных перевозок: преимущества и недостатки // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://izhco.ru/articles/morskoy-transport-dlya-mezhdunarodnykh-perevozk-preimushchestva-i-nedostatki/> – 01.06.2023

13 Морской флот отечественных компаний - Морские вести России // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> – 19.05.2024

14 Морской флот отечественных компаний - Морские вести России // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> – 19.05.2024

15 Морской флот отечественных компаний - Морские вести России. Пополнение флота // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> – 20.05.2024

16 Морской флот отечественных компаний - Морские вести России. Структура флота // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/> – 19.05.2024

17 Недекларирование и недостоверное декларирование товаров | ПравоВЭД // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://правовэд.рф/articles/nedeklarirovanie-libo-nedostovernoe-deklarirovanie-tovarov/#> – 08.06.2024

18 Недекларирование или недостоверное декларирование: разграничение составов административных правонарушений по ч. 1 и ч. 2 ст. 16.2 КоАП РФ - Мнение эксперта от 22.05.2019 | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.alt.ru/expert_opinion/67651/ – 08.06.2024

19 Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства морского транспорта // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://studfile.net/preview/7737698/page:3/> – 01.06.2023

20 Особенности совершения таможенных операций в отношении судов, пересекающих таможенную границу евразийского экономического союза // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-soversheniya-tamozhennyh-operatsiy-v-otnoshenii-sudov-peresekayuschih-tamozhennuyu-granitsu-evraziyskogo/viewer> – 01.06.2023

21 Постановление от 11 января 2022 г. по делу № А51-1637/2019 :: СудАкт.ру // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://sudact.ru/arbitral/doc/00bZtpbajcLE/?ysclid=lxfogav2p1149354190> – 13.06.2024

22 ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 26 марта 2020 г. N 342 О СТАВКАХ И БАЗЕ ДЛЯ ИСЧИСЛЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ СБОРОВ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЫПУСКОМ ТОВАРОВ \ консултантплюс // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW/ – 01.06.2023

23 Предварительное информирование таможенных органов | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.alt.ru/ed/about_pi/ – 06.06.2024

24 Приказ ГТК России от 12.09.2001 № 892 "Об утверждении Положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров,

перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами". Таможенные документы | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/01pr0892/> – 08.06.2023

25 Приказ Федеральной таможенной службы от 15 апреля 2008 г. № 403 "Об утверждении Правил по охране труда в таможенных органах и учреждениях, находящихся в ведении ФТС России" | Документы ленты ПРАЙМ: ГАРАНТ.РУ // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/document/text/13218> – 08.06.2023

26 Приказ ФТС России от 19.07.2013 № 1349 """. Таможенные документы | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/13pr1349/> – 01.06.2023

27 Приказ ФТС России от 30.08.2019 № 1377 "Об утверждении Административного регламента осуществления Федеральной таможенной службой таможенного контроля при ввозе (прибытии) товаров, перемещаемых водным транспортом, в Российскую Федерацию либо вывозе (убытии) товаров, перемещаемых водным транспортом, из Российской Федерации в международном грузовом сообщении". Таможенные документы | Альта-Софт // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/19pr1377/> – 01.06.2023

28 Проблемы таможенных орагнов, возникающие при проведении контроля таможенной стоимости товара // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://books.ifmo.ru/file/pdf/2803.pdf> – 06.06.2024

29 ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ КОДА ТН ВЭД // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-voznikayuschie-pri-opredelenii-koda-tn-ved/viewer> – 08.06.2024

30 Развитие морского транспорта Указ Президента РФ от 31.07.2022 N 512 Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://sudact.ru/law/ukaz->

prezidenta-rf-ot-31072022-n-512/morskaia-doktrina-rossiiskoi-federatsii/iv/razvitiemorskogo-transporta/ – 20.05.2024

31 Таможенное декларирование - формы и виды, порядок проведения процедуры декларирования товаров. // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://ucsol.ru/tamozhennye-uslugi/tamozhennoe-deklarirovanie> – 01.06.2023

32 Термин - ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.klerk.ru/slovar/law/term/> – 22.03.2023

33 ТРАНСПОРТ РОССИИ. Информационно-статистический бюллетень. 2023 год | Министерство транспорта Российской Федерации // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/13259> – 05.06.2024

34 Федеральная таможенная служба // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/document/text/13218> – 01.06.2023

35 Федеральная таможенная служба // Основные сведения [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/document/text/13224> – 08.06.2024