

Завгороднева Дарья Викторовна

студентка

Научный руководитель

Шуваев Андрей Валерьевич

доцент

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет»

г. Санкт-Петербург

DOI 10.21661/r-552393

НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК: ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

***Аннотация:** работа посвящена основным проблемам грузоперевозки в области декларирования грузов. Автором отмечено отсутствие единой информационной системы обмена информации межведомственных органов на уровне страны, так и на международном уровне.*

***Ключевые слова:** грузоперевозки, морской транспорта, морские суда, товары, декларирование, порт, таможенные органы.*

В настоящее время одним из распространенных способов поставки грузов для продажи являются морские грузоперевозки. Данный вид транспортировки пользуется популярностью на рынке международных транспортных услуг, т.к. является самым экономичным при доставке больших партий товаров на дальние расстояния. Также это связано с отсутствием сухопутного сообщения между конкретными странами. Так же, как и с любым другим способом поставки товаров, для морских грузоперевозок необходимо подача декларации.

Товары подлежат таможенному декларированию в соответствии с ч. 1 ст. 95 ФЗ «О таможенном регулировании». Таможенному декларированию подлежат товары при их помещении под таможенную процедуру либо товары для личного пользования, подлежащие таможенному декларированию, припасы и транспортные средства международной перевозки (в случаях, определенных гл. 38 ТК

ЕАЭС) без помещения под таможенную процедуру. Предусмотрено предварительное информирование (декларация) на товары, до прибытия на территорию таможенного союза. При регистрации декларации проверка документов и сведений начинается до прибытия груза в порт. Морские суда, контейнеры, железнодорожные вагоны и автотранспорт, на которых производится международная перевозка грузов, не подлежат помещению под транспортные процедуры. Таможенное декларирование таких транспортных средств выполняется перевозчиком таможенным декларантом или таможенным брокером, путем предоставления в таможенные органы документов перевозчика, содержащих сведения о транспортном средстве и маршруте его перемещения, перевозимом грузе и т. д.

Формы таможенной декларации, структуры и форматы электронной таможенной декларации и электронных видов таможенной декларации на бумажном носителе и порядки их заполнения определяются Комиссией в зависимости от видов таможенной декларации, предусмотренных п. 1 ст. 105 ТК ЕАЭС, таможенных процедур, категорий товаров, лиц, их перемещающих через таможенную границу Союза [1, ч. 5, ст. 105]. В настоящее время декларирование происходит в электронном формате, иные случаи прямо указаны в ТК ЕАЭС. Электронное декларирование ускоряет процесс пропуска товаров через таможню, позволяет совершать это удаленно, однако, в настоящее время существует ряд проблем:

- несовершенство таможенной электронной системы;
- отсутствие достаточности обмена информации межведомственных органов, чья деятельность прямо или косвенно связана с таможенными платежами, налогами и т. д.;
- также не налажена система обмена информации между таможенными органами стран участниц ЕАЭС;
- отсутствие сроков предварительного декларирования по некоторым категориям товаров, т.е. начало проверки сведений о товарах, документации и непосредственно самих товаров зачастую в портах затягивается;

- не регламентированы сроки предоставления от таможенных органов уведомления о прибытии товаров декларанту, а также отсутствует техническое оснащение у должностных лиц таможни для направления данного уведомления;
- в тех же случаях, когда товары необходимо осмотреть или досмотреть, уведомление об этом декларант не получает до момента пересечения границы [3];
- неверное декларирование качественных характеристик товаров, т.е. неверное указание номенклатур (кода) товара при подаче декларации с целью уменьшения стоимости таможенных платежей.

В основном товары на морском транспорте перемещаются контейнерами. Наиболее актуальной проблемой контейнерной перевозки является помещение в них запрещенных товаров. Контейнеры досматриваются с использованием инспекционно-досмотровых комплексов, других досмотровых рентгеновских установок досмотра товаров и багажа. Однако в настоящее время досмотр осуществляется лишь в пункте пропуска, что не обеспечивает достаточную безопасность таких грузоперевозок. Целесообразным решением данной проблемы является внедрение такого досмотра по прибытию в порт пропуска, но также и при транзите, и в пунктах погрузки, и на других этапах перевозки. Роттердамский порт является самым крупным европейским портом, через который проходит около 20000 контейнеров в день. Осмотр производится не всех контейнеров, а лишь тех, в которых имеется товар с высоким радиационным фоном, в соответствии с перечнем таких товаров. Если в декларации на товар указано, что в контейнере содержатся эти изделия, таможенный орган пропускает данные контейнеры.

Также одним из решений вопроса безопасности грузоперевозок будет являться установление единой информационной системой таможенных органов и портов, для организации обмена информацией, сведений о товарах, срока проведения таможенных процедур, миграционных служб и налоговых органов в едином комплексе.

Также экономика России не позволяет эволюционировать морским портам до уровня портов стран Европы. Реформирование и непосредственное внедрение в

порты объектов научно-технического прогресса позволило бы увеличить объем проходимости грузов (транзит), а также непосредственное осуществление передвижения товаров через границу. Морские порты России осуществляют экспорт – 78,1%, каботаж – 6,1%, транзит – 7,6%, импорт – 8,2%. К сожалению, на данный момент не во всех регионах России существуют функциональные современные грузовые порты с соответствующим необходимым техническим и технологическим оборудованием. Большинство портов пропало или закрылось в 90-е годы. Некоторые крупные порты, оставшиеся с советских времен, до сих пор работают на оборудовании, сделанном в СССР. Данные морские порты не приспособлены на хранение и обслуживание поставляемых грузов [2, с. 152–155].

Подводя итог можно выделить следующие проблемы:

1. Отсутствие единого информационного пространства для обмена информации об отправке грузов в каждом порту, где останавливалось судно. Необходимо организация такого пространства хотя бы на территории России отдельно для государственных органов и отдельно для иных субъектов (таможенных декларантов, брокеров и т. д.).

2. Установление конкретных сроков для регистрации декларации, осмотра и проверка грузов, обязательная проверка с помощью специализированной аппаратуры каждого контейнера. С целью реализации этой задачи необходима организация технической оснащенности морских портов (рентгеновских установок досмотра и т. д.), а также увеличения штата инспекторов для проведения проверок и контроля грузов. Это обеспечит безопасность отправки грузов и экипажа судна, увеличит количество рабочих мест на таможне, сократит сроки морского «пути» и прохождения отдельных портов.

3. Привлечение к гражданской, а в случае систематического нарушения декларирования, если не будет доказано, что имело место самообсчет и т. д. на примере получения пояснения в налоговых органах при возникновении вопросов при начислении налогов.

Список литературы

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза Приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза Начало действия документа – 01.01.2018 [Электронные ресурсы]. – Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/>

2. Жучков Н.И. Исследование особенностей организации морских перевозок в России / Н.И. Жучков // Экономика и управление: проблемы, тенденции, перспективы развития: материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 22 окт. 2016 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. – С. 152–155. – ISBN 978–5-9908673–6-9.

3. Применение предварительного таможенного декларирования на морском транспорте: состояние и возможности 28.05.2018 // Все о таможне www.TKS.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tks.ru/reviews/> 2018