

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/7561>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Таможенные платежи

Содержание

Введение 3

Глава 1. Основы перемещения грузовых автомобилей, ввозимых на территорию ЕАЭС 6

1.1. Значение деятельности производителей грузовых автомобилей на рынке России 6

1.2. Понятие, сущность, способы и правовое регулирование перемещения грузовых автомобилей, ввозимых на территорию ЕАЭС 10

1.3. Особенности таможенного оформления и контроля грузовых автомобилей, ввозимых на территорию ЕАЭС 19

Глава 2. Анализ методов таможенных операций и контроля ввозимых автомобилей 31

2.1. Методы таможенного регулирования ввоза и работы таможенных органов при перемещении грузовых автомобилей на территорию ЕАЭС 31

2.2. Анализ практики ввоза грузовых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС 40

2.3. Отчёт ФТС по ввозимым грузовым автомобилям 43

2.4. Таможенные платежи при ввозе грузовых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС 45

Глава 3. Направление совершенствования перемещения грузовых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС 51

3.1. Совершенствование организационных и правовых процедур перемещения грузовых автомобилей на территорию ЕАЭС 51

3.2. Развитие методик работы таможенных органов при перемещении грузовых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС 68

Заключение 75

Список использованной литературы 78

В целях определения размера ставки пошлины для определения таможенной пошлины понимается цена, по которой такой или подобный автомобиль продается или предлагается для продажи при обычном течении розничной торговли. Цена определяется на основании данных, полученных от производителей автомобилей, а при отсутствии таких данных - на основании данных, указываемых в каталогах, информации иностранных организаций, осуществляющих продажу автомобилей, и иных независимых источников ценовой информации, имеющихся в распоряжении таможенного органа в отношении подобных автомобилей с учетом их комплектации и года выпуска.

Пересчет стоимости автомобилей, указанной в иностранной валюте, производится по курсу ЦБ РФ на дату принятия таможенной декларации.

Если стоимость автомобиля по методике расчета таможенной пошлины окажется ниже заявленной таможенной стоимости, таможенный орган будет использовать для целей определения ставок таможенную стоимость.

Новые автомобили российского производства

В отношении автомобилей, с момента выпуска которых прошло не более 3 лет и страной происхождения которых является РФ (страну происхождения можно определить по VIN номеру транспортного средства), применяется единая ставка таможенных пошлин, налогов в размере 1 Евро за 1 куб. см. объема двигателя. Поддержанными автомобилями считаются транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3 лет.

В целях таможенного обложения автомобили делят на 2 категории по году выпуска:

с момента выпуска которых прошло более 3, но не более 5 лет;

с момента выпуска которых прошло более 5 лет.

Подержанные автомобили старше 3, но не старше 5 лет

Для автомобилей возрастной категории старше 3-х лет, но не более 5 лет единые ставки зависят от объема

двигателя:

Подержанные автомобили старше 5 лет облагаются по специально установленным ставкам в зависимости от объёма двигателя

Автомобили могут ввозиться на таможенную территорию РФ без уплаты таможенных пошлин, налогов отдельными категориями физических лиц, определёнными в законодательстве.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30.08.2012 № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств», с 01.09.2012 Федеральная таможенная служба осуществляет взимание утилизационного сбора. Постановлением утверждены, в том числе, Правила взимания, исчисления и уплаты утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств, а также возврата уплаченных сумм этого сбора (далее – Правила).

В соответствии с Правилами утилизационный сбор исчисляется плательщиком самостоятельно в соответствии с перечнем видов и категорий колесных транспортных средств, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора (утверждены Постановлением).

Уплата утилизационного сбора осуществляется плательщиком в российских рублях отдельными расчетными (платежными) документами по соответствующему коду бюджетной классификации на счет Федерального казначейства (отдельный счет, открытый Межрегиональному операционному УФК на балансовом счете № 40101 «Доходы, распределяемые органами Федерального казначейства между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации»).

Утилизационный сбор не может быть зачтен в счет уплаты иных платежей. Кроме того, использование авансовых платежей в счет уплаты утилизационного сбора недопустимо.

В подтверждение уплаты утилизационного сбора таможенный орган выдает плательщику таможенный приходный ордер.

Для подтверждения правильности расчета утилизационного сбора необходимо предоставить в таможенный орган следующие документы:

заполненный и подписанный плательщиком расчет утилизационного сбора;

копия одобрения типа транспортного средства, копия свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и (или) копии заключений экспертиз, а также копии товаросопроводительных документов (при наличии);

платежные документы об уплате утилизационного сбора.

После проверки правильности исчисления утилизационного сбора и его поступления по соответствующему коду бюджетной классификации на счет Федерального казначейства таможенный орган проставляет в бланке паспорта отметку об уплате утилизационного сбора или об основании неуплаты и выдает плательщику приходный ордер, который заполняется в соответствии с порядком, определяемым Федеральной таможенной службой.

Утилизационный сбор не уплачивается:

в отношении колесных транспортных средств, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния

в отношении колесных транспортных средств, которые ввозятся в Российскую Федерацию с территорий государств - членов ЕАЭС и имеют статус товаров ЕАЭС при соблюдении ряда условий и наличии документов, указанных в постановлении.

Глава 3. Направление совершенствования перемещения грузовых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС

3.1. Совершенствование организационных и правовых процедур перемещения грузовых автомобилей на территорию ЕАЭС

Важнейшими факторами интеграции государства в мировую экономику и расширения спектра внешнеэкономических связей являются рациональное использование преимуществ географического расположения, расширение границ национальных рынков, транспортно-коммуникационной и таможенно-логистической инфраструктуры, создание благоприятных условий для осуществления экспортно-импортных и транзитных операций. Для макроэкономических регионов, характеризующихся большой разобщенностью производительных сил в условиях объективно углубляющихся и расширяющихся процессов глобализации во всех сферах их жизнедеятельности, международные транспортные коридоры формируют единую, экономически более эффективную логистическую транспортную систему рационального обмена как средствами, так и продуктами производства

Обладая выгодным геополитическим положением и находясь на пересечении нескольких крупных международных и межрегиональных транспортных коридоров: «Запад-Восток», «Север-Юг», «Западная Европа – Западный Китай», Северный морской путь, государства-члены ЕАЭС являются интегрирующим звеном, обеспечивающим кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов двумя макрорегионами евразийского континента – Европейским союзом и Азиатско-тихоокеанским регионом. Основными международными транспортными маршрутами, связывающими Европу и Азию и не проходящими через Россию, являются:

южный водный маршрут, проходящий через три океана: Тихий, Индийский, Атлантический, огибающий Африку;

южный водный маршрут, проходящий также через три океана, но уже через Суэцкий канал;

международный транспортный коридор «Южный»: Юго-Восточная Европа–Турция–Иран с ответвлениями на: Центральную Азию–Китай и Южную Азию–Юго-Восточную Азию–Южный Китай;

строющийся международный транспортный коридор ТРАСЕКА: Восточная Европа–Черное море–Кавказ–Каспийское море–Центральная Азия.

Автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Республику Беларусь и Российскую Федерацию. Этот транспортный коридор определен Европейским союзом как высший приоритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с ключевым значением проходящих по нему товаропотоков между Востоком и Западом. По территории Республики Казахстан проходят и формируются 3 международных транспортных коридора: ТРАСЕКА: Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море; Север – Юг: Северная Европа – страны Персидского залива через Российскую Федерацию и Иран с участием Республики Казахстан; Западная Европа – Западный Китай. Главной составляющей транспортных коридоров является современная эффективная логистическая инфраструктура, создаются крупные логистические центры: «Западные ворота» в порту Актау, «Восточные ворота» в свободной экономической зоне «Хоргос», в городах Алматы, Астане и др.

При этом транзитный характер территории ЕАЭС является источником геополитических угроз и ареной столкновения интересов глобального масштаба, в связи с чем для государств Евразийского экономического союза создание транспортно-транзитной системы геополитического уровня становится критически важным императивом безопасности.

По укрупненным прогнозам, к 2020 г. совокупный объем транзитных перевозок по территории государств-членов ЕврАзЭС может быть увеличен до 316 млн. тонн, при этом предполагается увеличение транзита третьих стран через территорию Сообщества с 2 млн. тонн до 16 млн. тонн, практически в 8 раз.

В то же время согласно экспертным оценкам, на сегодняшний день, транзитный потенциал Евразийского экономического пространства реализуется лишь наполовину, в т.ч. Республики Беларусь – на 50 %, Российской Федерации – на 68, Республики Казахстан – на 28%. Транзит через территорию России в настоящее время оценивается менее чем в 1 процент товарооборота между ЕС и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Уровень контейнерной перевалки грузов в российских морских портах составляет около 7%, что в два раза меньше, чем в мировых морских перевозках, причем две трети контейнеров обрабатывается в балтийских портах РФ.

В настоящее время в рамках ЕАЭС функционирует свыше 111 тысяч километров железнодорожных путей, 890 тысяч километров автомобильных дорог общего пользования, 110 тыс. км внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, перегрузочные комплексы морских портов в Каспийском, Азово-Черноморском, Балтийском, Северном и Дальневосточном бассейнах.

Общая протяженность таможенной границы государств-членов ЕАЭС составляет 65782, 14 км, из них приходится: на таможенную границу Республики Армения – 1254,0 км (1,9%), на таможенную границу

Республики Беларусь - 2334,3 км (3,55%), на таможенную границу Республики Казахстан - 7350,69 км (11,17%), на таможенную границу Российской Федерации - 54843,15 км (83,37%). Перемещение товаров через таможенную границу ЕАЭС по состоянию на 2015 осуществляется через 432 пункта пропуска, из них российских – более 78% (рис. 4.4).

Приведенные данные свидетельствуют о том, что от состояния, обустройства и порядка функционирования российских пунктов пропуска в решающей степени зависит транзитный потенциал всего Евразийского экономического союза.

Модернизация механизма таможенного регулирования ВЭД является одним из ключевых направлений сокращения административных барьеров при проведении транзитных операций. Механизм таможенного регулирования ВЭД оказывает непосредственное влияние на пропускную способность пунктов пропуска через реализацию технологической схемы таможенного контроля на основе разделения по полосам движения и по видам транспорта, реализации технологии «зеленого коридора», применения в пунктах пропуска современных технических средств таможенного контроля и технологий предварительного информирования, межведомственного информационного взаимодействия. Неэффективность межведомственного и межгосударственного взаимодействия в пунктах пропуска, технологий таможенного контроля снижают транзитный потенциал ЕАЭС, способствуют повышению финансовых затрат участников ВЭД при пересечении государственной границы. В этой связи перед таможенными органами государств-членов ЕАЭС стоит задача оптимизации процедур таможенного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС и приведения их пропускной способности в соответствие с объемами экспортно-импортных и транзитных товаропотоков.

Основными задачами таможенных органов в пунктах пропуска через таможенную границу являются пресечение перемещения товаров, запрещенных к ввозу на таможенную территорию и контроль достоверности сведений, представляемых перевозчиками в таможенных документах, сведениям в оригинальных товаросопроводительных документах. При этом недостаточная пропускная способность пунктов пропуска, длительные и сложные процедуры контроля при пересечении границ, избыточность или дублирование контрольных операций, недостаточно эффективное применение современных технических средств и технологий организации таможенного контроля замедляют процесс пересечения таможенной границы, увеличивают стоимость перемещаемых через таможенную границу товаров и значительно снижают транзитный потенциал ЕАЭС.

Вопросы регулирования процессов таможенного контроля получили широкое отражение в рамках норм и принципов международного внешнеторгового регулирования, установленных Всемирной торговой организацией и Всемирной таможенной организацией.

Принцип свободы транзита, зафиксированный в ст. V Генерального соглашения по тарифам и торговле, устанавливает режим наибольшего благоприятствования в отношении таможенных формальностей, регламентирует порядок установления сборов, правил и экологических требований в отношении товаров, перемещаемых по международным транзитным путям, которые не должны быть более ограничительными, чем это требуется для нормального осуществления транзитных перевозок и покрытия непосредственных услуг, связанных с транзитом.

Разработанные Всемирной таможенной организацией Рамочные Стандарты безопасности и облегчения мировой торговли предусматривают необходимость построения национальных транзитных систем на основе принципов «Единого окна» (однократное представление информации о пассажирах и товарах), «одной остановки» (интегрированный государственный контроль), перевода в электронную форму межведомственного документооборота, совместного межгосударственного целевого отбора, проверки и использования стандартных наборов критериев целевого отбора для проведения таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска, взаимного признания результатов таможенного контроля.

Ключевым требованием к реализации процедур контроля за таможенным транзитом, предъявляемым Всемирной торговой организацией, Киотской конвенцией, Рабочей группой ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли является минимизация административных барьеров и автоматизация технологий контроля на основе международных стандартов.

Подготовленный в 2013 г. в рамках 11 Министерской конференции ВТО проект соглашения о мерах по упрощению процедур международной торговли предусматривает кардинальное упрощение контрольных процедур, в том числе при осуществлении транзитных операций. К основным направлениям совершенствования национальных правил регулирования таможенного транзита относятся: установление минимального объема формальностей и требований к документации перевозчика, необходимых для идентификации товара и обеспечения выполнения требований, касающихся транзита,

проведения максимального объема контрольных операций в момент нахождения транспортного средства в пункте пропуска через таможенную границу;

сокращение сроков проведения таможенного контроля в пунктах пропуска за счет внедрения технологии «Единого окна», максимального использования технологии предварительного информирования и ее интеграции с системой управления рисками;

сведение к минимуму случаев таможенного сопровождения транзитных товаров, за исключением транзита товаров с высокой степенью, и обеспечения транспарентности правил в данной сфере .

Реализация таможенными органами данных международных принципов, а также установленной Федеральным законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации» задачи таможенных органов России по содействию развитию транзитного потенциала осуществляется в рамках комплекса взаимосвязанных и противоречивых трансформационных процессов, ключевыми из которых являются: существенное изменение порядка функционирования таможенных органов в связи с созданием ЕАЭС, связанное с отменой таможенного и иных видов согласованного контроля внутри границ ЕАЭС и выработкой единой таможенной, транспортной, логистической, промышленной, инфраструктурной политики в рамках создаваемого единого экономического пространства;

сокращение полномочий таможенных органов по строительству и совершенствованию объектов таможенной инфраструктуры в связи с передачей Федеральному агентству по обустройству государственной границы Российской Федерации полномочий по строительству, техническому оснащению, модернизации и повышению эффективности работы пунктов пропуска и объектов пограничной инфраструктуры России, а также общей координации деятельности подразделений государственных контрольных органов в пунктах пропуска;

Список использованной литературы

I. Нормативно-правовые акты

1. Генеральное соглашение о тарифах и торговле от 30.10.1947 //Правовая система «Гарант». – Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>
2. Международная конвенция Всемирной таможенной организации от 18.05.1973 «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» (г. Киото, в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.) //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза. – Режим доступа: <https://docs.eaeunion.org>
3. Соглашение ВТО о мерах по упрощению процедур в торговле. Деловое руководство для развивающихся стран [Электронный ресурс]
<http://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/AssetPDF/WTO%20Trade%20Facilitation%20Agreement.pdf>
4. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) (ред. от 16 апреля 2010 г.).
5. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 10.10.2014) //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза <https://docs.eaeunion.org>
6. Договор от 10.10.2014. О присоединении Республики Армения к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза <https://docs.eaeunion.org>
7. Договор от 23.12.2014. О присоединении Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года //Официальный правовой портал Евразийского экономического союза <https://docs.eaeunion.org>
8. Конституция Российской Федерации //Правовая система «Гарант». – Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>
9. Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» //Правовая система «Гарант» Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>
10. Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» //Правовая система «Гарант» Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>
11. Постановление Правительства РФ № 429 от 21.08.2004 «Вопросы Федеральной таможенной службы» //Правовая система «Гарант». Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>
12. Постановление Правительства РФ № 994 от 29.09.2012 «Об утверждении Положения о системе

показателей работы таможенных органов Российской Федерации, порядке и методике их мониторинга»
//Правовая система «Гарант». Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>

13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 № 2575-р «О стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» //Правовая система «Гарант». – Режим доступа: URL: <http://www.garant.ru>

14. Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 287 «Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка заполнения пассажирской таможенной декларации». <http://www.garant.ru>

15. Решение Комиссии Таможенного союза от 20 сентября 2010 г. № 378 (ред. от 1 октября 2013 г.) «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций». <http://www.garant.ru>

16. Решение Комиссии Таможенного союза от 8 декабря 2010 г. № 494 «Об Инструкции о порядке предоставления и использования таможенной декларации в виде электронного документа». <http://www.garant.ru>

17. Приказ ФТС России № 1345 от 5 июля 2012 года «Об утверждении порядка использования в рамках системы управления рисками предварительной информации о товарах, ввозимых на территорию Российской Федерации автомобильным транспортом, и транспортных средствах международной перевозки, перемещающих такие товары»

18. Приказ ФТС России № 1789 от 1 сентября 2011 года «Об утверждении Технологии контроля, за перевозками товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита с использованием автоматизированной системы контроля таможенного транзита с учетом взаимодействия с системой NCTS (АС КТТ-2)»

19. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы [Электронный ресурс]<http://www.eurasiancommission.org/ru/docs/projects/Lists/ProjectsList/Attachments/345/4%20приложение%203.pdf>

20. Решение Межгоссовета ЕврАзЭС от 25.01.2009 № 374 «О Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://evrazes.com/docs/view/68>

II. Учебники и ученые пособия

21. Альбеков А. У. Таможенная логистика. – СПб: Троицкий мост, 2013. – 176 с.

22. Барамзин С. В. Управление качеством таможенной деятельности: монография- М.: Изд-во Российской таможенной академии, - 2009. - 324 с.

23. Басенко А.М., Вишнякова С.В. Конвенции и соглашения, регулирующие международные перевозки. Ростов-на-Дону: РГЭУ. Т.2. 2011. – 310 с.

24. Бельянинов А.Ю., Мантусов В.Б. Интеграция стран СНГ: этапы, условия и предпосылки взаимодействия: монография. - М.: Научная книга, 2012. - 144 с.

25. Герчикова И.Н. Регулирование предпринимательской деятельности: государственное и межфирменное. М.: Консалтбанкир, 2002. – 225 с.

26. Гонсиоровская Е.Ю. Сущность и место в классификации международных объединений региональных международных объединений, ориентированных на международное экономическое сотрудничество: (на примере СНГ, ЕврАзЭС, Таможенного союза и ШОС). - М: Белый Берег, 2010. - 30 с.

27. Гупанова Ю.Е. Научно-методические рекомендации по управлению качеством таможенных услуг: научно-методическое пособие. М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2012 – 196 с.

28. Гупанова Ю.Е. Разработка системы основ управления качеством таможенных услуг: монография. М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2012. – 200 с.

29. Давидов Д. А. Финансовый центр Евразии: Монография. - М.: МАКС Пресс, 2013. - 128 с.

30. Ершов А.Д., Евдокимов Е.А., Доля А.Н. Теория и методология формирования «сервисной таможни»: монография. СПб.: С.-Петербург. Филиал РТА, 2005. – 216 с.

31. Мансуров Т.А. ЕврАзЭС - от экономического сотрудничества к единому экономическому пространству. - М.: Руссаритет, 2011. - 304 с.

32. Мельничук М.В. Проблемы формирования единого экономического пространства: монография. - М.:

Маркетинг, 2014 - 221 с.

33. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности. М.: Экзамен, 2011. - 768 с.

34. Оводенко А.А., Фетисов В.А. Государственное регулирование внешнеэкономической деятельности: учеб. пособие СПб.: СПбГУАП., 2006. - 116 с.

35. Осипов Г.В., Садовничий В.А., Якунин В.И. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны. М.: ИСПИ РАН, 2013.

36. Сальников К.А. Декларирование товаров и транспортных средств. - СПб., 2013. - 188 с.

III. Периодические издания

37. Байнев В. Подходы к согласованию промышленной политики стран Таможенного союза и ЕЭП: неоиндустриализация и вертикальная интеграция // Экономист. - 2014. - № 2. - С. 56-64.

38. Байнев В. Ф. Неоиндустриализация союзного государства Беларуси и России: от конкурентно-рыночной парадигмы к интеграционной доктрине развития // Теоретическая экономика. - 2014. - № 3. - С. 30-35.

39. Бакаева О.Ю., Старкова О.А. Управление качеством таможенных услуг на современном этапе // Вестник Российской таможенной академии. 2012. № 1. С. 73-77

40. Вардомский Л.Б. Транзитная политика России в контексте регионализации постсоветского пространства // Европейский вектор экономического развития. 2012. № 2 (13). С. 485.

41. Вихляев А.О. Применение информационно-коммуникационных технологий в обеспечении безопасности государств - членов Евразийского экономического союза // Международное публичное и частное право. 2014. № 6. С. 23-27.

42. Волчок Ю.Г. Формирование единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества // Транспорт России. 2011. № 1 (32). С. 4-7. 201

43. Дианова В.Ю. Роль таможни - контроль или сервис? // Таможенное регулирование и таможенный контроль. № 6. 2011. С. 34-37.

44. Зиядуллаев Н. Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы // Экономист. - 2014. - № 10. - С. 70-79.

45. Зуев В. Н. Наднациональный механизм в теории интеграции // Мировая экономика и международные отношения. - 2011. - № 4. - С. 30-38.

46. Колесников Г.Г. Таможенные услуги как результат взаимодействия частного и публичного в таможенном законодательстве // Вопросы экономики и права. 2010. № 2. С. 42-47

47. Кудряшов Н., Нечай А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3. С. 92.

48. Лебедев О.Т., Терешенкова А.Ю. Таможенное дело: перспективность применения принципа декомпозиции больших систем // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 1 (44). - С. 248-252

49. Маркина О.В. Совершенствование сервисной функции таможенной службы как приоритетное направление ее развития // Учен. зап. С.-Петерб. им. В.Б. Бобкова фил. Рос. таможенной акад. 2007. № 28. С. 234-240.

50. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности. М.: Экзамен, 2011. - 768 с.

51. Новиков А.Б. Концепция «сервисной таможни» в системе административной реформы в Российской Федерации / А.Б. Новиков // Законодательство и экономика. 2006. № 10. С. 19-24.

52. Рыжова, Н. Последствия реформ внешнеэкономической деятельности для приграничных регионов России: политэкономический анализ // Вопросы экономики. - 2011. - № 12. - С. 118-138

53. Смагина В.В. Принципы индикативного государственного планирования в условиях международной интеграции // Философия хозяйства. 2014. № 3. С. 141-148

54. Терешенкова А.Ю. Организационно-экономические аспекты программ развития региональных таможенных инфраструктур // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2010. Вып. 2 (37). - С. 315-318

55. Терешенкова А.Ю. Формирование организационно-экономического механизма управления качеством таможенных услуг. // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 5 (48). - С. 358-361

56. Тимошин В. А. Понятие государственного регулирования внешнеторговой деятельности // Административное право и процесс. - 2011. - № 3. - С. 47-50.

57. Толстая С.Б. Новации таможенного декларирования товаров по таможенному законодательству Таможенного союза // Право и экономика. - 2012. - № 2.

58. Трунина Е.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства: задачи, приоритетные направления // Современное право. 2010. № 4. С. 77-82.
59. Фомина Н.А. Государственное управление внешнеторговой деятельностью // Международное публичное и частное право. 2009. № 6. С. 38-43.
60. Хрешкова В.В. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров в Таможенном союзе ЕврАзЭС // Реформы и право. - 2011. - № 2. - С.21-25

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/7561>