

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования

«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»

Высшая школа экономики и управления

Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент: аудитор ООО «Листик и
партнеры»

_____ Д.С. Грехова

« ____ » _____ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н.

_____ Е.А. Степанов

« ____ » _____ 2021 г.

Специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах
железнодорожным транспортом и пути его совершенствования

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ– 38.05.02.2018. 351.ПЗ ВКР

Руководитель,

к.э.н., доцент

_____ И.Ю. Максимов

_____ 2021 г.

Автор

студента группы ЗЭУ – 677

_____ В.К. Гребенникова

_____ 2021 г.

Нормоконтролер,

к.э.н., доцент

_____ О.А. Николаевская

_____ 2021 г.

Челябинск 2021

АННОТАЦИЯ

Гребенникова В.К. Специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом и пути его совершенствования. – Челябинск: ЮУрГУ, ЗЭУ – 677, 128 с., 13 ил., 29 табл., библиогр. список – 45 наим., 5 приложений, 8 л. раздаточного материала ф. А4.

В первой главе выпускной квалификационной работы рассмотрены теоретическо-методологические аспекты таможенного декларирования товаров при перевозке их в контейнерах, особенности транспортной логистики контейнерных перевозок, а также проблемы таможенного оформления.

Во второй главе проведен анализ таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом, проведен анализ проблем таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах.

В третьей главе работы рассмотрены возможности применения зарубежного опыта, и совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|-----|
| ВВЕДЕНИЕ | 7 |
| 1 ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ СПЕЦИФИКИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ..... | 10 |
| 1.1 Особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнерах | 10 |
| 1.2 Особенности транспортной логистики контейнерных перевозок | 17 |
| 1.3 Проблемы таможенного оформления контейнерных перевозок при взаимодействии различных видов транспорта..... | 24 |
| 2 АНАЛИЗ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ..... | 29 |
| 2.1 Характеристика контейнерных перевозок ж/д транспортом..... | 29 |
| 2.2 Анализ контейнерных перевозок ж/д транспортом в РФ в 2015-2020гг..... | 50 |
| 2.3 Анализ проблем таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом | 68 |
| 3 НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ | 89 |
| 3.1 Возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом | 89 |
| 3.2 Совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом | 100 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 109 |
| БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК | 111 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ | |

ВВЕДЕНИЕ

Особую роль в осуществлении внешнеэкономической деятельности занимает международная перевозка железнодорожным транспортом, а соответственно осуществление таможенного контроля товаров, как следствие является неотъемлемой частью при организации данной деятельности. Если рассматривать железнодорожный транспорт, то сейчас большие перспективы направлены на контейнерные перевозки грузов, которые, помимо прочего, имеют свои основные преимущества. Стоит отметить, что перевозки в международном сообщении становятся важной проблемой таможенного контроля товаров для государства в целом.

Неотъемлемой составляющей обеспечения экономической безопасности страны является обеспечение безопасности ввозимых и в том числе перевозимых по территории страны товаров, недопущение провоза опасных товаров, недопущение перевозки запрещенных товаров. В современных условиях данная проблема на первом месте.

Актуальность темы обусловлена той высокой ролью, которая принадлежит транспорту в общей системе перевозок по стране. Развитию транспортных коммуникаций в Российской Федерации придается государством немалое значение. На современном этапе, в связи с территориальными изменениями в Российской Федерации актуализируется необходимость создания условий для развития экономики, которая зависит в том числе от регулярной и четкой работы контейнерных железнодорожных перевозок. Также актуальность исследования совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом обусловлена еще и тем, что по статистике большое количество запрещенных товаров переправляются именно этим путем.

Данные проблемы затрагивают интересы разных групп, и вопросы разработки мер и направлений совершенствования системы таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом, находятся в последние годы в сфере пристального внимания российских ученых.

Железнодорожные контейнерные перевозки играют большую роль как во внутренних перемещениях товаров по России так и в международных перевозках, в связи с этим именно совершенствование времени проведения таможенного контроля, улучшения технических средств и улучшение электронного декларирования для дальнейшего развития перевозок очень важно и несут огромный потенциал, именно благодаря улучшению и упрощению таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом возможен существенный рост перевозок и увеличение внешнеторгового оборота страны. В связи с этим возникает необходимость совершенствования работы подразделений таможенных органов РФ и совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Целью выпускной квалификационной работы является совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Для достижения цели исследования были поставлены и решены следующие **задачи** выпускной квалификационной работы:

- рассмотреть особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнерах;
- исследовать особенности транспортной логистики контейнерных перевозок;
- обозначить проблемы таможенного оформления контейнерных перевозок при взаимодействии различных видов транспорта.
- представить характеристику контейнерных перевозок ж/д транспортом;
- провести анализ контейнерных перевозок ж/д транспортом в РФ в 2015–2020гг.;
- провести анализ проблем таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом;
- обозначить возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом;

– разработать способы совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Объектом выпускной квалификационной работы выступает таможенный контроль товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Предметом выпускной квалификационной работы выступили проблемы и возможности улучшения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Методы исследования – в теоретической части исследования проводился анализ литературы по теме исследования, синтез, абстрагирование, применялись методы анализа нормативно-правовых актов, в практической части исследования применялись сравнительный анализ, для анализа результатов исследования осуществлялись методы статистического анализа таможенной информации.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что в работе проанализированы особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнерах и выявлены проблемы таможенного оформления контейнерных перевозок при взаимодействии различных видов транспорта.

Практическая значимость исследования заключается в том, что в работе проведен комплексный анализ таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах ж/д транспортом, обозначены возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом, разработаны способы совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений.

Результатом выпускной квалификационной работы стала третья глава, в которой обозначены направления совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом, на основе опыта зарубежных стран.

1 ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ СПЕЦИФИКИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ

1.1 Особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнерах

Таможенное дело является неотъемлемой частью внешнеэкономической деятельности, обусловленное применением форм и мер для реализации проведения таможенного контроля. Всего на территории Российской Федерации на 1 января 2020 года насчитывается 262 функционирующих пунктов пропуска. Из них 68 – железнодорожных пунктов пропуска.

В регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления находится 6 железнодорожных пунктов пропуска. Такие как: ЖДПП Наушки, ЖДПП Пограничный, ЖДПП Махалино, ЖДПП Хасан, ЖДПП Соловьевский, и ЖДПП Забайкальск.

Таможенному контролю подлежат как экспортные, так и импортные грузы. Статистика железнодорожных перевозок на импорт и экспорт позволяет с точностью оценить структуру и объемы грузопотоков (рисунок 1).

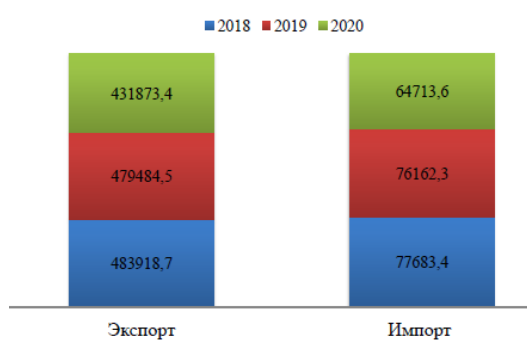


Рисунок 1 – Импортные и экспортные грузоперевозки на железнодорожном транспорте, тыс. тонн

Как правило, в среднем импортируется 72853,1 тысяч тонн груза, такие как: уголь каменный, который составляет 33,7 % от всего объема грузопотока, руды – 21,2 %, на минерально-строительные грузы приходится 19,6 %. Если говорить об

экспорте, то в среднем экспортируется 465092,2 тысяч тонн груза, такие как: уголь каменный 42,1 %, нефтяные грузы 19,1 %, удобрения 7,9 % от всего объема грузопотока. Графическое отображение позволяет оценить объемы перевозимого груза по железной дороге Российской Федерации и разнообразие груза.

Основным грузом, который помещается под данную таможенную процедуру таможенного транзита, и перевозится железнодорожным транспортом, является каменный уголь (рисунок 2).

Согласно представленной диаграмме, уголь составляет 46 %. Его роль очень важна как для экономики страны в целом, так и для экономики железных дорог России.

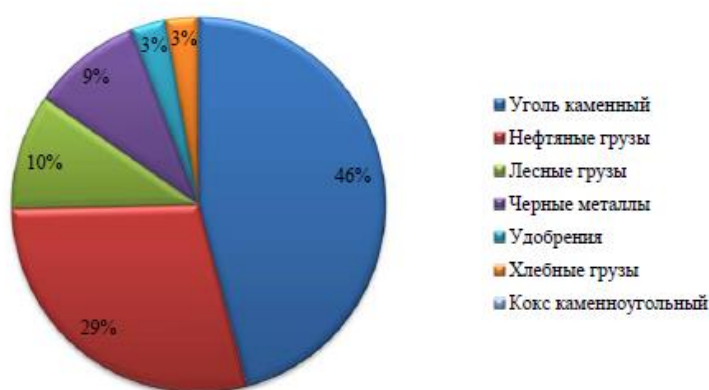


Рисунок 2 – Процентное соотношение транзитных перевозок через ЖДПП
Забайкальск, %

Важный фактор, положительно повлиявший на экспорт российского угля в 2014–2019 гг. стала политика Китая в угольной промышленности, что привело к закрытию большого количества убыточных шахт, а также к запрету в 2017 г. на импорт угля в Китай из Северной Кореи. В результате на азиатских рынках возник дефицит коксующего угля.

На втором месте по объему перевозок через железнодорожный пункт пропуска Забайкальск нефть и нефтепродукты, в отношении которых также осуществляется таможенный контроль. Эта группа товаров является одной из самых важных, так как составляет 29 %.

При перемещениях груза в контейнерах через границу особое внимание следует уделить оформлению документации. При перемещении через границу данные о контейнере зависят от вида транспорта, на котором ведется перевозка контейнера. Это связано с тем, что сам по себе контейнер не может передвигаться и не относится к транспортным средствам. Поэтому требования к документам, если осуществляются железнодорожные контейнерные перевозки, могут отличаться от данных для транспортировки поездом.

Контейнерная перевозка имеет ряд особенностей в связи с тем, что погрузка и разгрузка осуществляется с помощью специальной техники. Особенный контроль при осуществлении контейнерных перевозок необходим для осуществления следующих операций.

- опломбирование контейнеров;
- управление погрузчиками;
- оформление сопроводительных документов;
- отслеживание груза в пути;
- предоставление информации о грузе отправителям и получателям [25].

Для соблюдения требований оформляется специальная накладная. Первый лист на бланке по ГУ–27в. С первого по четвертый лист – бланки ГУ–29к. Все заполняется отправителем. Первый лист по форме ГУ–27у–ВЦ, остальные по аналогичной форме, но в машинописном виде. За заполнение отвечает отправитель. Основным документом, регламентирующим отношения в процессе ж/д перевозки грузов между отправителем и перевозчиком, остается договор.

В настоящее время получает особенное значение правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом, так как данная сфера составляет значимую долю совокупного грузооборота в целом в рамках Российской Федерации.

В соответствии со ст. 71 Конституции Российской Федерации следует, что нормативное правовое регулирование в области федерального транспорта, осуществляется только на уровне федерального законодательства [1].

Вопросы договора перевозки грузов регулируются положениями ч.2 Гражданского Кодекса РФ.

В Федеральном законе от 10.01.2003 г. №18 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предусматриваются особенности договора перевозки грузов ж/д транспортом [7].

Сторонами договора перевозки являются перевозчик и грузоотправитель. Перевозчик является субъектом договора перевозки, обязанным доставить сохраненный груз в пункт назначения. За неисполнение обязанности перевозчик несет гражданско–правовую ответственность, которая может наступать в различных формах. Грузоотправитель предъявляет груз к перевозке и уплачивает за перевозку определенную плату. Однако при этом в ходе железнодорожной перевозки задействован ряд иных субъектов.

Заключение договора осуществляется в письменной форме за счет составления транспортной накладной (далее – ТН). Вместе с тем, транспортная накладная – это документ, удостоверяющий процесс выполнения сторонами договорных обязательств. Также ТН – это расчетный документ. В то же время она является таким документом, который удостоверяет тот или иной юридический факт. Существование транспортной накладной нужно для того, чтобы к перевозчику можно было предъявить те или иные претензии. Можно сказать, что заключенным договор перевозки груза считается в тот момент, в который перевозчик принял определенный груз и предоставил отправителю необходимую грузовую квитанцию. В свою очередь, последнему необходимо будет поставить свою личную подпись в соответствующей дорожной ведомости. В Федеральном законе от 10.01.2003 г. №18–ФЗ договор перевозки грузов позиционируется как реальный, он заключается на основании заявки, поданной грузоотправителем перевозчику [7].

Контейнерные перевозки подлежат полному таможенному оформлению, с последующей регистрацией и получением разрешения на импорт/экспорт.

Декларирование осуществляется путем подачи заявления в установленной законом форме. В нем сообщаются точные сведения о транспортном средстве, перевозимом товаре и таможенной процедуре [13].

Очень удобной формой временного вывоза является паспорт карнет-АТА. Его оформляют музыкальные и театральные коллективы, спортивные команды, музеи. Паспорт карнет-АТА действует в 78 странах. Наиболее часто применяется периодическое таможенное декларирование, которое связано с регулярным перемещением одних и тех же товаров в рамках одного внешнеторгового контракта в течение определенного периода поставки. Периодом поставки является заявляемый декларантом период, в течение которого предполагается отгружать вывозимые с таможенной территории товары (передавать товары международному перевозчику, который будет осуществлять их фактический вывоз с таможенной территории).

Периодическое таможенное декларирование не используется в отношении товаров, к которым применяются законодательно установленные ограничения, либо которые облагаются вывозной таможенной пошлиной. Превышение заявленного в таможенной декларации количества или объема товаров не допускается. А если товары фактически не вывезены в установленный срок или не предъявлены таможенному органу, то периодическая таможенная декларация считается неподанной.

В основе таможенного оформления контейнеров лежат следующие операции:

- оформление декларации на контейнер;
- регистрация груза в базе;
- определение персонального кода (с учетом специфики перевозимого груза);
- прохождение контроля;
- предоставление сопровождающих документов и актов;
- прохождение сертификации;
- прохождение инспекторов;
- предоставление груза для досмотра;

– получение разрешения.

В случае международных ж/д перевозок перевозчик предоставляет:

1) транспортные (перевозочные) документы – акт передачи железнодорожного подвижного состава; документ, содержащий информацию о поставках, документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, как это определено актами Всемирного почтового союза, коммерческие документы, имеющиеся в распоряжении перевозчика для перевозимых грузов.

2) информацию – наименование и адрес отправителя товаров; наименование и адрес получателя товаров, наименование станции отправления и назначения товаров; количество грузовых упаковок, их маркировка и виды упаковки товаров, наименование и коды товаров в соответствии с ТНВЭД не менее чем на уровне первых четырех знаков, вес брутто товаров (в килограммах), идентификационные номера контейнеров.

Таможенный контроль железнодорожного транспорта осуществляется в железнодорожных пунктах пропуска на пограничных станциях и осуществляется в следующих формах:

- получение объяснений;
- проверка таможенных, иных документов и (или) информации;
- таможенный досмотр.

Итак, таможенное оформление контейнера – это спектр установленных законодательством операций, которые обязательны к выполнению при транспортировке товаров любого типа.

Особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнере через таможенную границу союза.

Так, согласно Инструкции информация о наличии перевозки товаров в контейнере указывается в графе 19 ДТ «Контейнер», в которой указываются следующие признаки перевозки товаров:

«1» – если перевозка товаров через таможенную границу производится (производилась) в контейнере;

«0» – в иных случаях (в том числе, если неизвестны сведения о том, как перевозятся/перевозились товары). Кроме этого, в графе 31 ДТ «Грузовые места и описание товаров» указывается в килограммах масса брутто товара, сведения о котором указываются в графе 31 ДТ. Под массой брутто понимается общая масса товара, включая все виды его упаковки, необходимые для обеспечения неизменности их состояния до поступления в оборот, но исключая контейнеры и другое транспортное оборудование. В графе 31 под номером 3 для товара, перевозимого в контейнерах, указывается тип контейнеров в соответствии с классификатором (Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 № 378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных деклараций» груза, упаковки и упаковочных материалов, количество контейнеров, через двоеточие их номера. Если декларируемые товары занимают не весь контейнер, после номера производится запись: «часть». Заполнение декларантом вышеуказанных граф декларации на товары дает таможенному органу полную информацию о контейнерах, которые используются при перевозке товаров.

На основании статьи 2 ТК ЕАЭС «транспортные средства» – категория товаров, включающая в себя водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единицу железнодорожного подвижного состава), контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами. По этой причине при указании в графе 35 ДТ «Вес брутто (кг)» массы брутто товара в нее не включается масса контейнеров и другого транспортного оборудования.

Таким образом, к особенностям таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнере относится указание соответствующих сведений в графах 19 и 31 декларации на товары.

1.2 Особенности транспортной логистики контейнерных перевозок

Сложно переоценить значение железнодорожных грузоперевозок для нашей страны, прежде всего, по причине ее территориальной протяженности. От эффективного и отвечающего современным требованиям регулирования договорных отношений в сфере грузоперевозок железнодорожным транспортом напрямую зависит социально-экономическое развитие в рамках всего государства. От адекватной и эффективной организации данного процесса зависит работа предприятий и благосостояние потребителей. В настоящее время практически не существует ни одной сферы экономики, которая не зависела бы от продуктивного функционирования железнодорожных транспортных путей.

Особенно тесная взаимосвязь обнаруживается в таких сферах, как торговля, авиастроение, строительство, приборостроение, машиностроение.

Железнодорожная перевозка контейнером сочетает в себе наиболее выгодные условия доставки товаров. Стандартные размеры контейнеров облегчают предварительные расчеты размещения в них определенного количества товара, а также сокращают время погрузки–разгрузки. Перевозка ж/д транспортом позволяет доставить большой объем груза одновременно и точно в сроки, снизить себестоимость перевозок небольших партий путем их объединения. Все это снижает стоимость контейнерных перевозок ж/д транспортом. Грузоперевозки по ж/д являются одним из самых востребованных способов доставки грузов. С помощью железнодорожного транспорта можно осуществлять перевозку широкой номенклатуры грузов.

Использование железнодорожного транспорта при перевозках обладает рядом преимуществ:

- независимость от природных условий;
- возможность прогнозирования времени доставки груза;
- сравнительно низкая себестоимость железнодорожных перевозок;
- возможность осуществления перевозок на большие расстояния;
- высокая степень сохранности груза;
- большие вместимость и грузоподъемность подвижного состава;
- возможность транспортировки любого вида изделия.

На данный момент особым спросом в России пользуются железнодорожные контейнерные перевозки, имеющие устойчивый рост [25].

Данная тенденция объясняется рядом преимуществ контейнерных перевозок:

- возможность многократно использования – для хранения и перемещения практически любых грузов;
- универсальность контейнеров;
- защита груза от воздействий окружающей среды и погодных условий;
- высокая скорость погрузочно–разгрузочных работ;
- возможность использования на нескольких видах транспорта благодаря конструктивным особенностям.

Транспортировку груза на далекие расстояния перевозчики осуществляют при помощи контейнерных перевозок. Такой способ доставки используется уже почти 100 лет. Он удобен и позволяет сохранить груз в целостности на всем пути следования. Отличительной особенностью контейнерной перевозки является использование специальной тары для упаковки груза. Контейнер представляет собой объемное приспособление, которое устанавливается на поверхность транспорта. Во внутрь контейнера помещается груз. При такой доставке удается сохранить целостность перевозимых товаров и обеспечить их безопасность от злоумышленников. Существует несколько видов контейнеров. Их стандарты определяются размерами и массой. Вместимость контейнера позволяет перевозить груз сразу от нескольких отправителей. В таком случае формируется сборный груз. Это удобно прежде всего отправителю, поскольку он оплачивает не

весь контейнер, а только занимаемую часть. Это существенно снижает транспортные расходы.

Процесс перевозки с использованием контейнера осуществляется следующим образом. Перевозчик принимает груз от отправителя, при необходимости он дополнительно упаковывается и размещается в соответствующем контейнере. Параллельно производится подготовка документов. Если это международная транспортировка, то предусматривается и таможенное оформление груза. Заполненный контейнер обязательно пломбируется и загружается на транспорт.

Контейнерная доставка обладает большими преимуществами, потому и используется при транспортировке широкого перечня товаров. Размещение груза в контейнере обеспечивает его сохранность на всем пути следования. Каждый контейнер надежно крепится на поверхности транспорта, что предотвращает риски повреждения внутреннего содержимого. Каждый контейнер обязательно пломбируется, поэтому вероятность его вскрытия злоумышленниками сведена к нулю. Процессы разгрузки и погрузки намного упрощаются и сокращаются по времени, поскольку производятся не отдельно с каждой единицей груза, а со всем контейнером. При отправке небольшой партии товара есть возможность арендовать только часть контейнера. Это позволяет сократить расходы отправителя на транспортировку. Возможности современного транспорта для грузоперевозок позволяют осуществить отправку большого количества контейнеров, поэтому есть возможность перевезти большие объемы груза.

К недостаткам контейнерной доставки можно отнести только невозможность перевозки некоторых видов товаров, которые не входят по габаритам или не подлежат такой транспортировке. Перечень подобных грузов небольшой, поэтому большинство отправителей успешно пользуются услугами контейнерной перевозки. Железнодорожный транспорт можно считать основным видом транспорта, по сравнению с другими, поскольку по распространенности железнодорожные пути охватывают большую часть нашей страны. В связи с этим

важным аспектом правового регулирования является ответственность ж/д перевозчика за не сохранность груза [11].

При контейнерной транспортировке погрузка и разгрузка осуществляются с использованием специальных машин. Существуют различные типы контейнеров, используемые при перевозке на нашей железной дороге. Это могут быть стандартные 20 и 40–футовые контейнеры, оборудование с открытым верхом, при необходимости застилаемое брезентовым полотном Open Top, увеличенные в высоту контейнеры по типу High Cube, оборудование с утолщёнными стенками, Flat Rack для перемещения крупногабаритной техники, контейнеры-цистерны, изотермические и многие другие. Всё это транспортное оборудование фиксируется на вагоне-платформе при помощи специальных тросов и креплений.

Благодаря высокой герметичности контейнеров, в них можно перевозить такие грузы как: лекарства, или товары, требующие полной герметизации для увеличения срока хранения. Для осуществления грузовых перевозок ж/д транспортом используются разнообразные виды контейнеров: от небольших сеточного типа, до крупногабаритного международного стандарта. В большинстве случаев используется именно последний тип, т.к. при международных перевозках можно использовать только стандартный контейнер.

При перевозке какого-либо груза, отличающегося особой важностью, лучше всего использовать именно контейнерный тип грузоперевозок, т.к. он обладает высоким уровнем безопасности грузов. Но и для транспортировки необходимо выбирать профессиональную компанию, которая точно в срок доставит груз в необходимую точку страны или земного шара.

Потребность в транспортировке грузов, осуществляемой различными методами, с каждым годом только растет. Организация доставки грузов включает в себя ряд обязательных процедур и важным условием для качественного ее выполнения является сохранность доставляемого товара от отправителя получателю, что могут в полной мере обеспечить контейнерные перевозки [26].

На самом деле существуют довольно много нормативов, регулирующих контейнерные перевозки, особенности, связанные с размерами этого оборудования, их оснащением, внешним видом и весом. Каждый контейнер маркируется в зависимости от содержащегося в нем груза, его характера, габаритов самого контейнера, необходимости охраны или присутствия внутри опасных веществ.

Кроме того, определенные требования предъявляются к грузам в контейнерах:

– скоропортящиеся товары могут перевозиться только в строго оговоренные сроки и с соблюдением определенных условий (для таких перевозок часто используют рефрижераторные контейнеры);

– жидкости в стеклотаре дополнительно упаковываются;

– промасленные изделия упаковывают в плотную бумагу;

– опасные грузы перевозят по определенным правилам;

– любые вещи, которые могут загрязнить контейнер, должны быть размещены и упакованы так, чтобы исключить подобные воздействия.

Важно правильно закрепить и разместить груз в контейнере, чтобы при перемещении не возникало перекосов, которые могут привести к порче груза, контейнера или же самого транспортного средства.

Благодаря всем этим правилам можно пользоваться различными видами доставки, комбинируя контейнерные перевозки ж/д и транспортировку морем. Такие сочетания разных видов называют мультимодальными перевозками.

Благодаря использованию контейнеров в логистических транспортных цепочках метод обрел популярность на внутреннем рынке и при осуществлении международных грузоперевозок, стал перспективным направлением транспортировки. Данные международной торговой статистики подтверждают положительную динамику увеличения объема контейнерных перевозок. Контейнеризация подразумевает процесс транспортировки грузов в специальных транспортных модулях, отличающихся типоразмерами и особенностями конструкции. Благодаря их использованию при ведении торговых операций

грузоотправителю не нужно приобретать дорогостоящую транспортную тару, осуществлять переупаковку груза при мультимодальных перевозках.

Контейнеры подразделяются на такие виды:

– специализированные. В них помещают один вид товара, обязательным условием перевозки которого является соблюдение определенных условий транспортировки (поддержание обусловленного нормами давления внутри контейнера, температурных и влажностных режимов). В таких транспортных модулях чаще всего перевозят живой груз и растения, скоропортящиеся товары;

– универсальные. С их помощью перевозят как единичные, так и насыпные или наливные грузы – технику, товары ширпотреба, бумагу, электронику, мелкие изделия в коробках, ящиках, тубах, лотках и пр.

По возможности использования на определенных видах транспорта контейнеры классифицируют на «воздушные», применяемые на воздушных судах, и используемые на любом виде транспортных средств (железнодорожном, автомобильном, морском). Грузоперевозки опасных веществ осуществляются в герметичных контейнерах. Они надежно изолируют опасное содержимое даже в случае повреждения внутренней тары. Контейнер транспортная крупногабаритная тара с определенной грузоподъемностью которая предназначена для их хранения грузов и их перевозки морским воздушным железнодорожным и автомобильным способами. Прочная конструкция контейнеров оберегает груз от механических повреждений, обеспечивает целостность товаров на всем пути следования и при необходимости – соблюдение температурного режима. Модели оснащены специальными приспособлениями для крепления модулей к подвижному составу или между собой.

Рольбоксы (ролл-контейнера) – это сетчатые передвижные контейнеры, которые могут исполнять множество функций. По-другому они называются еще ролл контейнерами. Такие рольбоксы оснащены поворотными колесами, благодаря чему их становится удобно транспортировать [32].

Ролл–контейнер (ролл–кейдж) представляет собой транспортную тару, служащую для защиты товаров разного веса, объема и формы от повреждений при транспортировке и манипуляции грузами [43].

Они обеспечивают повышенную мобильность и скорость передвижения товаров в складских помещениях и торговых залах. Позволяют сохранить целостность перемещаемого груза до конечного потребителя. Ролл-контейнера рассчитаны на транспортировку груза до 550 кг. [15].

В рольбоксах используются особые полки и дверки, в результате чего товар может быть размещен без специальной обмотки при помощи стретч–пленки. Такая способность складирования рольбоксов дает возможность сэкономить место, когда происходит возвратная транспортировка контейнеров.

Подобные рольбоксы зачастую используются как для транспортировки продуктов питания с длительным сроком хранения, различных напитков, молочных продуктов, фруктов и овощей, но также и бытовой химии, бытовой техники небольшого размера, косметической и парфюмерной продукции.

Использование ролл–контейнеров позволяет эффективно выполнять комплектацию заказов и перемещать партии продукции, расфасованной в малогабаритную тару для передачи из распределительного центра в торговые сети или от поставщика к покупателю.

Преимущества ролл–контейнеров:

- мобильность и скорость перемещения на складе и в торговом зале;
- возможность транспортировки товара без применения погрузочной техники, обеспечение целостности и товарного вида груза при доставке конечному потребителю;
- возможность перевозить штучные неупакованные грузы или товары в мягкой упаковке;
- минимизация ошибок при комплектации заказов и отсутствие пересортицы;
- использование 4-х стенок позволяет отказаться от использования стретч–пленки;

– экономия рабочего времени [15].

При перемещениях груза в контейнерах через границу особое внимание следует уделить оформлению документации. При перемещении через границу данные о контейнере зависят от вида транспорта, на котором ведется перевозка контейнера. Это связано с тем, что сам по себе контейнер не может передвигаться и не относится к транспортным средствам. Поэтому требования к документам, если осуществляются контейнерные перевозки морские, могут отличаться от данных для транспортировки поездом. Задача логистических компаний максимально оптимизировать этот процесс.

В настоящее время высокоскоростные железные дороги обеспечивают не только высокую скорость передвижения, но и более высокий уровень надежности и безопасности, комфорта, экономичности. Строительство высокоскоростных железнодорожных систем требует значительных инвестиций в инфраструктуру, железнодорожные станции и подвижной состав. Эффективное использование этих капиталоемких активов необходимо для обоснования сделанных инвестиций. Кроме того, определение направлений совершенствования производства и маркетинга имеет важное значение для оптимизации эксплуатационных показателей и производительности труда.

Таким образом, контейнерные перевозки ж/д транспортом – это очень перспективный вид осуществления внешнеэкономической деятельности.

1.3 Проблемы таможенного оформления контейнерных перевозок при взаимодействии различных видов транспорта.

Государство уделяет большое внимание вопросам таможенного контроля и таможенного оформления. Таможенный контроль контейнерных перевозок необходим для становления и развития ЕАЭС, как одной из важнейших станет развитие логистической и транспортной инфраструктуры. Россия является крупнейшим членом ЕАЭС, и отечественная транспортная система играет

важную роль в организации как пассажирских, так и грузовых перевозок. В таблице 1 представлены основные проблемы при железнодорожных перевозках.

Таблица 1 – Основные проблемы при ж/д перевозках

| Проблема | Суть проблемы |
|--|--|
| <p>Оформление отношения по договору перевозки грузов ж/д контейнерами</p> | <p>При осуществлении перевозок грузов железнодорожным транспортом заключается договор перевозки между грузоотправителем и перевозчиком, который подтверждается выдачей транспортной накладной. В научной литературе отсутствует единый подход к определению правовой природы такого документа. В практической деятельности надлежащим образом сформированный перевозочный документ несет немаловажное значение при случаях, когда между сторонами договора грузоперевозки возникают разногласия.</p> <p>Таким образом, выполнять роль договора перевозки грузов может транспортная накладная, но она обязательно должна содержать все существенные условия договора, в противном случае договор может быть признан незаключенным, если не будет достигнуто соглашение сторон по всем существенным условиям.</p> |
| <p>Проблема правового регулирования и таможенного оформления контейнерных перевозок выступает то, что международные перевозки грузов железнодорожным транспортом особенны тем, что такие перевозки осуществляются по железным дорогам, принадлежащих разным государствам</p> | <p>Заключение договора международной перевозки груза железнодорожным транспортом в соответствии с ЕП ЦИМ подтверждается накладной, форма которой устанавливается международными ассоциациями перевозчиков по согласованию с таможенными органами государств участников Конвенции. Накладная свидетельствует также и о приеме груза перевозчиком, и фиксирует условия, на которых данный договор был заключен.</p> <p>При этом на грузоотправителя возлагается ответственность за вред, причиненный перевозчику вследствие указания в накладной не соответствующих действительности, не точных или недостаточно полных сведений.</p> <p>Ответственность перевозчика также нашла свою регламентацию в положениях ЕП ЦИМ. Перевозчик отвечает с момента принятия груза на станции отправления и до момента его передачи получателю на станции назначения как за утрату или повреждение перевозимого груза, так и за просрочку в его доставке. При этом перевозчик будет освобожден от указанной ответственности если груз был утрачен или поврежден в результате его особых рисков: например, когда перевозка осуществлялась на открытом подвижном составе, при отсутствии или неудовлетворительном состоянии упаковки груза, ввиду особых естественных свойств некоторых</p> |

| | |
|--|---|
| | грузов, вследствие которых они подвержены полной или частичной утрате или повреждению (самопроизвольной порче, усушке, утечке и т.д.), и другими обстоятельствами, указанными в ЕП ЦИМ. |
|--|---|

Окончание таблицы 1

| Проблема | Суть проблемы |
|--|--|
| Проблема значительно завышенный в законодательстве объем ответственности в виде штрафов и пени | Как правило, истцы, обращаясь в суды с требованием о привлечении к ответственности за неисполнение обязательств по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом, выдвигают требование о взыскании не одного штрафа, а их совокупности, в арбитражной практике, суды, как правило, принимают решения, в которых требования истца значительно снижаются в 90 % случаев, что вызывает вопрос о целесообразности установленных объемов этих санкций, если правоприменитель не руководствуется этим установлением, а исходит из несоразмерности заявленных требований последствиям совершенного нарушения обязательства и для того, чтобы исключить возможность извлечения преимущества. |
| Проблема таможенного оформления выступает то, что в настоящее время распространены мультимодальные перевозки | При осуществлении международной перевозки груза часто используется комбинирование различных видов транспорта. Многие предприятия используют железнодорожные перевозки при организации доставки грузов в международных цепях поставок, осуществляя перевозки не только внутри страны, но и за ее пределами. Однако зачастую предприятие, которое занимается железнодорожными грузовыми перевозками, становится участником мультимодальных перевозок. |

Источник: таблица составлена исходя из данных сети Интернет

Рассматривая железнодорожный транспорт в составе мультимодальных грузоперевозок, следует отметить, что он занимает значимое место и является наиболее распространенным способом перевозки грузов, благодаря распространенности сети железных дорог по всей стране и за ее пределами.

Под мультимодальной перевозкой следует понимать перевозку, в которой доставку груза от отправителя к получателю осуществляют, по крайней мере, два различных вида транспорта, когда она выполняется под ответственностью только

одного перевозчика, по единому транспортному документу и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке [35].

Грузовые перевозки железнодорожным транспортом применяются при осуществлении доставки больших партий груза и, при этом, происходит значительное снижение стоимости перевозки груза.

Таблица 2 – Проблемы таможенного оформления

| Проблема таможенного оформления | Суть проблемы |
|--|---|
| Низкая, если не сказать хаотичная, организация транспортно-логистических услуг | <p>При таможенном оформлении контейнерных грузов необходимо выполнять условия. Цель разработки и внедрения Конвенции от 1972 года заключается в упрощении и стандартизации процедур таможенного оформления контейнеров.</p> <p>Определяется условия и порядок ввоза порожних и груженых контейнеров, порядок временного использования а так же допущения их к перевозкам грузов под таможенными пломбами. Так же устанавливаются требования к маркировке контейнеров.</p> |
| Ключевой проблемой в таможенном оформлении контейнерных перевозок являются нарушения декларантов | <p>Например, недобросовестные грузоотправители в целях экономии декларируют в документах один груз, а по факту перевозят другой. Так, в нарушение правил в обычных крытых вагонах провозят алкогольную продукцию, имеющую более высокую провозную плату и относимую к третьему тарифному классу груза, под видом продуктов пищевой промышленности, стоимость перевозки которых дешевле. Также распространено заполнение большей части вагона грузом, указанным в перевозочных документах, а незадекларированный груз прячется в отдаленных частях вагона, затрудненных для визуального обнаружения.</p> <p>Таким образом, для недобросовестного грузоотправителя складывается ситуация, когда экономически выгоднее перевезти десять вагонов с несоответствием груза перевозочным документам за меньшую стоимость, а при выявлении несоответствия однократно оплатить штраф в пятикратном размере за один вагон с нарушениями, что, в свою очередь, выгодно и подталкивает к правонарушению</p> |
| Отсутствие электронного документооборота между таможенными органами и транспортными компаниями, отсутствие между ними единой информационной системы в данной области | <p>Актуальность вопроса таможенного оформления также обостряется в связи с тем, что объемы железнодорожных перевозок грузов демонстрируют устойчивую стабильность. Незначительное снижение общего объема (0,9 %) произошло в текущем году, что было вызвано объективными причинами, прежде всего из-за общего спада, имеющего место в российской экономике. При этом положительную динамику продолжают показывать перевозки цемента (4,7 %), железных руд и руд цветных металлов (+2,5 %), химических и минеральных удобрений (+2,2 %).</p> |

Источник: таблица составлена исходя из данных сети Интернет

Исходя из таблицы можно сделать вывод, что проблемы в таможенном оформлении железнодорожным транспортом присевают и требует скорейшего решения имеющихся проблем в регулировании таможенного оформления товаров, перевозимых в ж/д контейнерах.

Выводы по первой главе

Во-первых, в первой главе представлены основные аспекты специфики таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Во-вторых, раскрыты особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнерах, рассмотрены особенности транспортной логистики контейнерных перевозок и выявлены проблемы таможенного оформления контейнерных перевозок при взаимодействии различных видов транспорта.

В-третьих, преимуществом контейнерных перевозок является их стоимость, это один из самых доступных видов доставки груза.

В-четвертых, достоинство перевозок груза контейнерами – обеспечение сохранности грузов, удобство транспортировки больших объемов товара (погрузка-выгрузка), экономия на использовании складских площадей. Даже если происходит задержка в пути, контейнер с грузом можно без опаски оставить вне помещения склада. Он надежно защитит товар от воздействия природных осадков (дождя и снега), а степень защиты не позволит злоумышленникам похитить груз.

В-пятых, грузовые перевозки железнодорожным транспортом применяются при осуществлении доставки больших партий груза и, при этом, происходит значительное снижение стоимости перевозки груза.

В-шестых, существует большое число проблем перевозки товаров ж/д контейнерами. Ключевой проблемой в таможенном оформлении контейнерных перевозок являются нарушения декларантов.

2 АНАЛИЗ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1 Характеристика контейнерных перевозок ж/д транспортом.

В последние годы было опубликовано несколько прогнозов относительно потенциала контейнерных железнодорожных перевозок между Азией и Европой. Исследование, проведенное по заказу Комитета по транспорту и туризму европейских парламентов Стиром Дэвисом Гливом, оценивает степень, в которой грузовые перевозки морским или воздушным транспортом могут перейти на железнодорожные в результате развития и улучшения железнодорожных услуг.

Было сделано несколько предположений относительно уровня обслуживания, которое различные виды транспорта могли бы предложить между Дальним Востоком и Европой. Кроме того, была изучена стоимость различных товаров, перевозимых в настоящее время между Дальним Востоком и Европой морским и воздушным транспортом, с учетом стоимости более быстрого транзита. Было подсчитано, что если бы стоимость груза, отправляемого морским транспортом, превышала 8500 евро за TEU, то грузоотправителям было бы выгоднее отправлять его по железной дороге с меньшими затратами. Таким образом, из двухпутного морского фрахта в размере 40 миллионов TEU (включая пустые возвратные контейнеры) в 2040 году около 2,5 миллионов TEU можно было бы перевести на железную дорогу по данной цене. Было также отмечено, что если бы груз, отправляемый воздушным транспортом, имел стоимость менее 550 евро за килограмм, то было бы более рентабельно отправлять его по железной дороге. На практике средняя стоимость авиаперевозок через европейские аэропорты в настоящее время составляет примерно 200 евро за килограмм. Это говорит о том, что железная дорога могла бы стать привлекательной альтернативой воздуху, если бы существовала пропускная способность железных дорог между подходящими конечными точками с приемлемым общим временем транзита.

Согласно исследованию, подготовленному Евразийским Банком развития, сохранение транспортных субсидий китайскими провинциями является ключевым фактором дальнейшего роста контейнерных перевозок между Китаем и ЕС через Евразийский экономический союз. Рост железнодорожных контейнерных перевозок между Китаем и ЕС в 2011–2019 годах с 14 000 TEU до 374 800 TEU был достигнут при ставке железнодорожных перевозок в размере 2400–3000 долларов США за TEU (субсидированная примерно на 40 % стоимости). Помимо тарифных барьеров в исследовании ЕАБР был выявлен ряд нетарифных барьеров, включая инфраструктурные барьеры, пограничные/таможенные барьеры и административно–правовые барьеры. Подчеркивается, что на будущий рост трансевразийского транзита накладывается критическое инфраструктурное ограничение из-за низкой транспортно-перерабатывающей мощности польских железных дорог, в том числе пунктов пропуска на польско-белорусской границе.

Таблица 3 – Сравнительная динамика тарифов на железнодорожную перевозку контейнерных грузов и объемов перевозок на маршрутах КНР — Европа, оценка эластичности спроса по тарифу

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Контейнерные перевозки КНР — Европа, тыс. TEU | 14 | 28 | 30 | 44 | 80 | 148 | 175 | 288 | 374,8 |
| Средний тариф на железнодорожную перевозку контейнерных грузов КНР — Европа с учетом субсидий, \$/TEU | 4500 | 2375 | 2725 | 2875 | 2875 | 2875 | 2900 | 2925 | 2893 |

Источник: таблица составлена исходя из данных сети Интернет

Согласно результатам моделирования Международного союза железных дорог, в сотрудничестве с Инфраструктурным экономическим центром по развитию евразийского коридора ж/д транзит более чувствителен к цене, чем к скорости. С другой стороны, сокращение железнодорожных субсидий в Китае и программ развития портов являются факторами, наиболее уменьшающие роста объема перевозок.

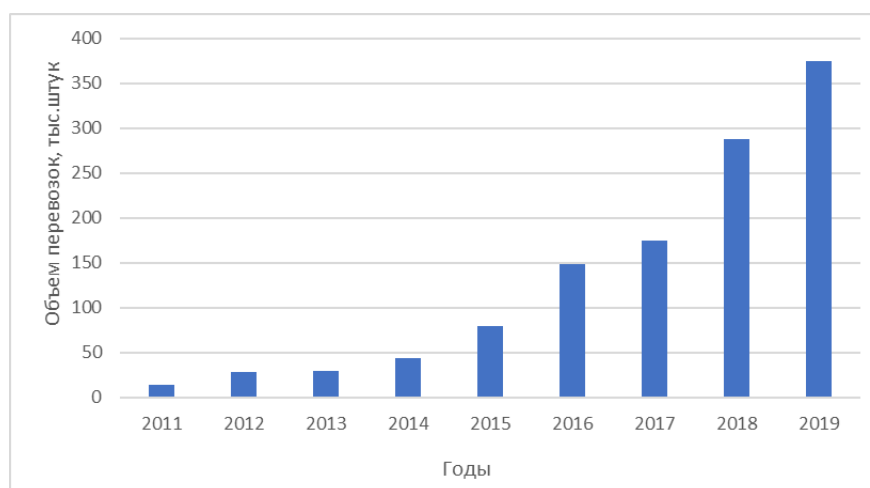


Рисунок 3 – Динамика объемов перевозок КНР – Европа, в период с 2011 по 2019 гг., тыс. шт.

Пропускная способность пограничных переходов и скорость пограничных операций также имеют важное значение, но их влияние на привлекательность железных дорог как способ грузоперевозок уменьшается. Наиболее выгодным для рынка вариантом развития является сценарий, который сочетает в себе увеличение скорости/сокращение транзитного времени, более широкое использование электронных технологий и снижение общей цены грузоперевозок через коридоры. По данным АО «Объединенная транспортно логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» рекордный трафик 2020 года с использованием сервисов ОТЛКЕРА был обусловлен несколькими причинами, в том числе, новыми технологическими решениями, разработанными транспортными департаментами РЖД, КТЖ и БЖД. В частности, был утвержден новый маршрут движения поездов через пограничный пункт Озинки/Семиглавый Мар, при этом пропускная способность транзитного коридора увеличилась на три пары поездов в сутки. Более того, была согласована технология, позволяющая перевозить порожние вагоны составами до 114 условных вагонов. Кроме того, из-за ограничений, наложенных на авиаперевозки, железнодорожный путь, предлагаемый ОТЛКЕРА, начал выполнять стратегическую роль надежного связующего звена между Китаем и Европой для бесперебойной доставки почты.

В Китае растет спрос на импортные продукты питания, что во многом происходит из-за роста уровня потребления и роста покупательной способности китайского населения, поскольку постепенно формируется китайский средний класс. Европейские грузоотправители также заинтересованы в этих поставках, и железнодорожный транзит открывает для них новые рыночные возможности для доставки своей продукции в максимальной безопасности и в гарантированные сроки.

Полученные результаты свидетельствуют о том, что временные изменения в экспорте и импорте в основном обуславливают колебания спроса на грузовые перевозки в краткосрочной и среднесрочной перспективе, в то время как спрос на грузовые перевозки слабо связан с ВВП.

В тоже время рост Евразийского железнодорожного грузового транзита способствует устойчивому экономическому росту, стимулируя дополнительный рост международной торговли и снижая воздействие на окружающую среду.

Увеличение скорости движения по транзитным маршрутам, запуск регулярных линий из Южной Кореи и Японии, а также использование единой накладной МГК/СМГС для международных железнодорожных перевозок положительно сказываются на росте объемов перевозок.

Транспортная инфраструктура является необходимым элементом, обеспечивающим нормальное функционирование экономики, а сама транспортная отрасль генерирует значительную часть ее доходов. Например, прямой вклад вида деятельности «Транспортировка и хранение» в структуру добавленной стоимости в 2020 года составил 6,6 %.

Не менее важно и косвенное влияние транспорта на развитие экономики. По мере усложнения технологической структуры транспортной работы и удлинения технологических связей отрасли с другими секторами экономики растет влияния транспортной отрасли на экономику в целом. Так, мультипликатор на объемы производства по стране вида деятельности «Транспортировка и хранение» в 2009–2019 гг. вырос с 1,842 до 2,003. Основной поток грузов на сети железных дорог

составляют сырье и другая промежуточная продукция (энергетические товары, руды, лес, продукция деревообработки, сельскохозяйственные товары, металлы и т. д.), поэтому при определенных допущениях систему грузовых перевозок можно рассматривать как отражение сложившихся в экономике производственных связей, которая может улавливать основные направления имеющихся в экономике межрегиональных и межотраслевых взаимодействий.

Необходимо отметить тот факт, что для Российской Федерации ж/д комплекс обладает стратегическим значением. Его можно рассматривать в качестве того элемента, на основе которого осуществляется связь экономики в целостную систему.

Для многих стран Пространства 1520 железнодорожный транспорт является системообразующим звеном экономики. Железные дороги выполняют основную работу в транспортных системах страны, обеспечивают перевозку продукции от места добычи, производства до места реализации на внутреннем или внешних рынках сбыта, являются связующим звеном в транзитных перевозках.

Важность железнодорожного транспорта подтверждается его высокой долей в структуре грузооборота: доля железнодорожного транспорта в грузообороте Российской Федерации превышает 45 % (без учета трубопроводного – 87,1 %), Республики Беларусь – 37 % (63 %), а Республики Казахстан – 41 % (49 %).

Сегодня пространство 1520 – наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире, важнейшая инфраструктура международного сотрудничества на стыке Европы и Азии, фактор, создающий условия для глубокой экономической интеграции стран СНГ и Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС) со странами Евросоюза и Азиатско–Тихоокеанского региона. Железнодорожный транспорт государств пространства 1520 играет ключевую роль в социально-экономическом развитии стран СНГ, Грузии, Латвии, Литвы, Эстонии, Монголии и Финляндии, обеспечивая бесперебойные транспортно-экономические связи государств между собой и с третьими странами.

Лидирующее положение в погрузке грузов железнодорожным транспортом на пространстве 1520 занимают компании России, Украины и Казахстана.

На рисунке 4 выделены страны, которые рассматриваются при анализе рынка грузовых железнодорожных перевозок.



Рисунок 4 – Страны Пространства 1520 которые рассматриваются при анализе рынка грузовых железнодорожных перевозок

На грузовые железнодорожные перевозки существенное влияние оказывает общемировая геополитическая и экономическая обстановка, а также изменения в грузовой базе и направлениях перевозок, происходящие в ряде крупнейших стран.

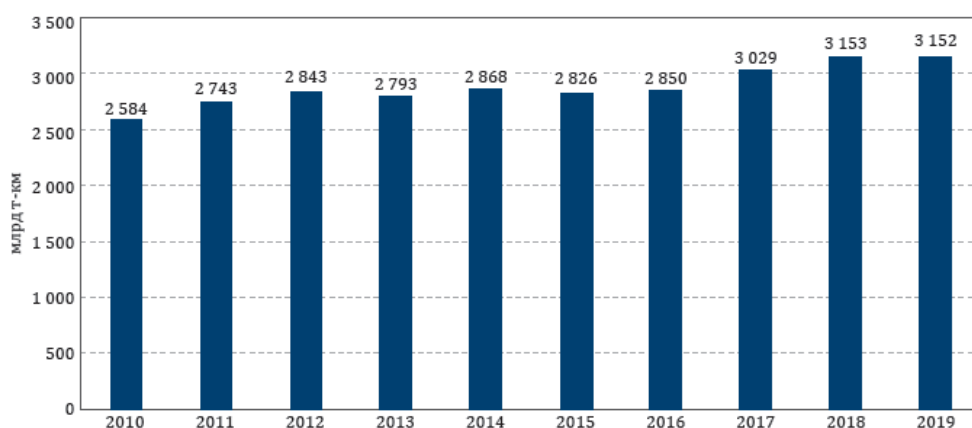


Рисунок 5 – Тарифный грузооборот на железнодорожной сети стран Пространства 1520 в 2010-2019 годах, млрд. т-км

Динамично развивается рынок контейнерных перевозок, что обусловлено стабильным ростом товарооборота между Европой и Азией. Географическое расположение Российской Федерации, Республики Казахстан, Республики Беларусь и Монголии естественным образом стимулирует развитие транзитных перевозок и создание трансевразийских коридоров.

Железнодорожные компании стран Пространства 1520 ставят перед собой амбициозные цели по развитию. При этом цели, задачи и основные приоритеты развития у крупнейших компаний стран Пространства 1520 имеют единый общий вектор. Кроме того, проводится активная политика по обновлению подвижного состава и развитию железнодорожной инфраструктуры, особое внимание уделяется повышению уровня безопасности на железнодорожном транспорте.

Негативная динамика основных показателей работы железнодорожного транспорта в тот же период наблюдалась в Украине. После роста в 2010-2012 годах объем перевозки и грузооборот сокращаются, общее снижение за 2010-2019 годы составило 27,7 % до 312,9 млн тонн, грузооборота – 16,6 % до 181,8 млрд т-км. С 2012 по 2019 годы показатели сократились на 31,6 % и 23,5 % соответственно. Такие страны, как Российская Федерация, Республика Казахстан и Республика Беларусь являются ключевыми связующими звеньями между странами ЕС и АТР, в связи с чем перевозки грузов в контейнерах являются одним из наиболее динамично развивающихся направлений.










| Страна | Грузооборот в 2019 г, млрд т-км | Доля страны в структуре грузооборота 2019 г, % | Изменение к уровню 2010 г. | |
|--|---------------------------------|---|----------------------------|-----------|
| | | | п.п. | млрд т-км |
|  Российская Федерация | 2 602 |  82,5% | +4,7 п.п. | +590,6 |
|  Республика Казахстан | 224 |  7,1% | -1,1 п.п. | +10,8 |
|  Украина | 182 |  5,8% | -2,7 п.п. | -36,3 |
|  Республика Беларусь | 48 |  1,5% | -0,3 п.п. | +2 |
| Прочие страны | 96 |  3,1% | -0,6 п.п. | +0,1 |

Рисунок 6 – Динамика грузооборота стран Пространства 1520, млрд. т-км

По итогам 2019 года первое место среди стран Пространства 1520 по объему транзитных контейнерных отправок занимает Республика Казахстан (664,6 тыс. ДФЭ в 2019 году), Российская Федерация находится на втором месте (618 тыс. ДФЭ), а Республика Беларусь – на третьем (504,1 тыс. ДФЭ).

| Страна | Транзит контейнеров в 2019 г., тыс. ДФЭ |
|--|---|
|  Республика Казахстан | 665 |
|  Российская Федерация | 618 |
|  Республика Беларусь | 504 |

Рисунок 7 – Транзитные контейнерные перевозки в 2019 году по крупнейшим странам, тыс. ДФЭ

В настоящий момент на территории стран Пространства 1520 перевозки осуществляются по множеству транзитных маршрутов и коридоров (Приложение Б, рисунок Б.1).

На территории РФ транзитные перевозки осуществляются по множеству маршрутов, важнейшими из которых являются:

- международный транспортный коридор «Восток-Запад» – 347,7 тыс. ДФЭ;
- сообщение со странами Центральной Азии – 162,6 тыс. ДФЭ;
- перевозки по направлению «Китай-Беларусь-Китай» – 52,6 тыс. ДФЭ (Приложение Б, рисунок Б.2).

Основные трансконтинентальные железнодорожные маршруты, проходящие через Россию представлены в таблице 4.

Современные рыночные трансформации в России связаны с демонополизацией национальной экономики и развитием конкурентной среды на соответствующих рынках. В полной мере это касается и железнодорожного транспорта страны.

Таблица 4 – Основные трансконтинентальные железнодорожные маршруты, проходящие через Россию

| Транзитный путь | Характеристика |
|----------------------------|--|
| Транссибирская магистраль | <p>Проходит на востоке через пограничные станции Хасан, Гродеково, Забайкальск, Наушки, на западе — через порты России и пограничные переходы — в страны Европы.</p> <p>Перевозка более 50 % транзитных и внешнеторговых грузов, приоритетный маршрут в проектах международных организаций, таких как ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД. Проходит по территории 20 субъектов России, 5 федеральных округов, 87 городов, 14 из которых являются центрами субъектов Российской Федерации</p> |
| Монгольское направление | <p>Находится на стыке разных колеей — 1 520 и 1 435 мм.</p> <p>Сокращение транзитного пути от Пекина до Улан-Удэ с 3 600 до 2 100 км. В 2018 г. доля в общем объеме перевозок составила 13,0 %, доля в общем доходе от перевозок — 30,3 %</p> <p>Преимущества: предоставление объемных и маршрутных скидок, снижение сборов на сопутствующие услуги, сокращение технологического времени переработки поездов на пограничных станциях</p> |
| Трансказахстанский маршрут | <p>В 2019 г. объем транзита контейнеров по маршруту из Китая в Европу и обратно составил 347 тыс. TEU. Количество контейнерных поездов выросло на 5 % и составило 3 тыс., средняя скорость движения увеличилась на 15 % и достигла 1 034 км в сутки. Доля в объеме перевозок в направлении Китая — 13,8 %, ЕС — 7,1 %</p> |

Источник: таблица составлена самостоятельно, исходя из информации в Сети Интернет

Таблица 5 – Сравнительная характеристика основных транзитных маршрутов

| Критерий сравнения | КНР (Пекин) — Россия — Белоруссия (Брест) | КНР (Пекин) — Монголия — Россия — Белоруссия (Брест) | КНР (Пекин) — Казахстан — Россия — Белоруссия (Брест) | Морской путь |
|------------------------|---|--|---|-----------------------------------|
| Протяженность пути, км | 10 056 | 8 556 | 9 654 | 20 750 |
| Время в пути, суток | 9–14 | 8–12 | 9–14 | 35–45 |
| Основные преимущества | <p>Высокий уровень сохранности и безопасности грузов, дополнительный сервис.</p> <p>Ритмичность поставок («точно в срок»).</p> <p>Сокращение перевалок груза, расходов грузовладельца, рисков повреждения груза при перевалке</p> | | | Низкая стоимость перевозки грузов |

Источник: таблица составлена самостоятельно, исходя из информации в Сети Интернет

В результате проведенной реформы железнодорожного транспорта претерпела изменения организационно-правовая форма осуществления перевозочной деятельности на железной дороге. Вместо отдельных железных дорог, функционировавших как государственные унитарные предприятия, в результате реорганизации создан единый хозяйствующий субъект – ОАО «Российские железные дороги» – акционерное общество со 100 %-ным государственным участием (Постановление Правительства РФ от 18.09.2003 №585 (ред. от 03.12.2020) «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»).

ОАО «Российские железные дороги» является одной из крупнейших в мире железнодорожных компаний из-за огромных объемов грузовых перевозок, обладает высокими финансовыми рейтингами, большой научно-технической базой, высококвалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, проектными и строительными мощностями, большим опытом международного сотрудничества.

Таблица 6 – Факторы, сдерживающие развитие потенциала транзитных перевозок в России

| Фактор | Характеристика | Принимаемые меры |
|---|---|---|
| Ценовая политика | Стоимость доставки контейнера по железной дороге из Китая в страны Европы — около 5 тыс. дол. за FEU, а морской фрахт за ту же перевозку — примерно 2 тыс. дол. | Уровень тарифов на объем перевозки в приемлемых размерах экспортируемой продукции субсидируется Китаем. Срок доставки груза с производств в северо-западных провинциях до восточных морских портов Китая составляет 16 суток, что способствует росту объема перевозок через территорию ЕАЭС. Целесообразно снижение тарифов на перемещение грузов по территории ЕАЭС, в частности России |
| Дисбаланс в способах доставки основной номенклатуры груза | В Китае основная часть экспорта осуществляется в контейнерах, в России велика доля грузов, отправляемых в вагонах, цистернах. Контейнеризация грузов возможна в пищевой, целлюлозно-бумажной деревообрабатывающей и других экспортных отраслях | В России есть опыт отгрузки в контейнерах зерна и химических веществ |

| Фактор | Характеристика | Принимаемые меры |
|--|--|--|
| Недостаточная пропускная способность Транссибирской магистрали | Подача платформ под контейнеры затрудняется загруженностью железной дороги составами с экспортным углем. Для пропуска контейнерных поездов задерживают в пути три — четыре грузовых поезда | Масштабная реконструкция Транссиба, а также БАМа позволит к 2024 г. увеличить пропускную способность в 1,5 раза — до 180 млн т |

Источник: таблица составлена самостоятельно, исходя из информации в Сети Интернет

Исходя из представленной таблицы выше можно сделать вывод, о том, что существуют факторы, сдерживающие развитие потенциала транзитных перевозок в России, такие как: ценовая политика, дисбаланс в способах доставки основной номенклатуры груза и недостаточная пропускная способность Транссибирской магистрали

Таблица 7 – Основные проблемы организации ж/д контейнерного транзита

| Проблема | Характеристика |
|---|--|
| Законодательное окружение, в частности таможенное регулирование | Главное препятствие для развития железнодорожного транзита |
| Различия в ширине колеи | В России и странах СНГ ширина колеи составляет 1 520 мм против 1 435 мм в Китае и большинстве стран ЕС. Существующие вагонные тележки с автоматической сменой ширины колеи по какой-то причине пока не получили широкого распространения |
| Различия в длине состава контейнерных поездов | В России 71 СФЭ против 40 СФЭ в Китае. Помимо смены колеи необходимо реформирование составов |

Источник: таблица составлена самостоятельно, исходя из информации в Сети Интернет

Исходя из представленной таблицы выше можно сделать вывод, о том основными проблемами организации ж/д контейнерного транзита являются: законодательное окружение, в частности таможенное регулирование, различия в ширине колес, а именно: В России и странах СНГ ширина колеи составляет 1 520 мм против 1 435 мм в Китае и большинстве стран ЕС. Существующие вагонные

тележки с автоматической сменой ширины колеи по какой-то причине пока не получили широкого распространения, а также различие в длине состава контейнерных перевозок.

Таблица 8 – Основные проблемы в планировании контейнерных поездов

| Проблема | Причины | Решения |
|---|---|---|
| Несоблюдение заявленного ОАО «РЖД» времени в пути следования контейнерного поезда | Нехватка локомотивов на сети ОАО «РЖД» | Объединение контейнерных поездов в пути следования на сортировочных станциях с последующим их разъединением |
| Опоздание в подаче фитинговых платформ | Слаборазвитая инфраструктура сетей железных дорог и нехватка локомотивов | Инвестиции в инфраструктуру и закупку новых локомотивов |
| Отцепки от контейнерных поездов в пути следования для текущего ремонта | Дефекты, ограничивающие годность вагонов под погрузку, отсутствие запрета на постановку таких вагонов в поезд. Наличие конструктивных особенностей вагонов | Тщательный осмотр подвижного состава на техническую пригодность вагонов под погрузку на станции отправления при формировании поезда. Наличие достаточного парка фитинговых платформ или их аренда заранее |

Источник: таблица составлена самостоятельно, исходя из информации в Сети Интернет

Основными проблемами в планировании контейнерных поездов являются: несоблюдение заявленных временных рамок, опоздание в подаче фитинговых платформ, а также оценки от контейнерных поездов в пути следования для текущего ремонта.

В Приложении В нами приведены мероприятия транспортных компаний, способствующие росту объемов контейнерных ж/д транзитных перевозок. В Приложении Г представлен рейтинг участников контейнерных ж/д перевозок.

К участникам рынка контейнерных перевозок также относятся компании, осуществляющие контейнерные перевозки, но при этом не являющиеся собственниками платформ, контейнеров и т.д. Проанализировать такие компании не просто по нескольким причинам:

1) большое количество небольших организаций, которые осуществляют такие перевозки;

2) такие компании осуществляют перевозки через крупных операторов, которые представлены в таблице выше;

3) транспортные компании не размещают в общем доступе результатов своей работы (годовые отчеты, бухгалтерский отчет и т.д.).

Одним из основных факторов контейнерных перевозок является конкурентоспособность данного вида перевозок для отдельно взятой организации и оценка возможностей работы на данном рынке. Для такой оценки в таблице Г.2

Приложения Г приведен анализ конкурентных сил по пяти силам Майкла Портера. Основные трудности в работе могут возникнуть как со стороны поставщика услуг, так и со стороны новых организаций однако для того, чтобы занять значительную долю рынка необходимо или большое количество платформ и контейнеров, или спрос на них, а чаще – и то, и другое. Для каждого вида организации одной из основных задач является обеспечение спроса на оказываемые услуги (клиенты).

Данный вопрос необходимо рассматривать с двух сторон.

- для крупных операторов контейнерных перевозок;
- для транспортных компаний, работающих через крупных операторов.

Таблица 9 – Потенциальные клиенты для контейнерных перевозок

| Крупные операторы | Небольшие транспортные организации |
|--|--|
| Контейнеры являются стандартизированным транспортным модулем, имеющим конструкцию, позволяющую перевозить любой груз | Организации не имеют собственных погрузочных терминалов, техники, подвижного состава для отправки контейнеров, но имеют договоры с операторами контейнерных перевозок, являются посредниками |

Источник: таблица составлена самостоятельно, исходя из информации в Сети Интернет

Для крупных операторов основными клиентами могут быть заводы – производители, которые напрямую заключает договор с оператором и с его помощью осуществляют перевозки грузов в контейнерах.

Значительную долю в перевозках занимают компании-экспедиторы. Они одновременно являются клиентами крупных операторов и предоставляют услуги по перевозке своим клиентам. Большинство заказчиков не имеют возможности напрямую сотрудничать с крупным оператором по множеству причин: форма организации, отсутствие транспортного отдела, погрузо-разгрузочного фронта и т.д. Поэтому такие компании обращаются к экспедиторам, которые имеют достаточную квалификацию, договоры с операторами контейнеров, автомобилей и т.д., чтобы качественно оказать услугу по доставке груза.

Конечными получателями являются компании, которые приобретают продукцию. В этой роли могут выступать заводы, физические лица, организации по оказанию услуг и т.д.

На основании проведенного анализа можно сделать вывод, что войти на рынок контейнерных перевозок в качестве оператора возможно, однако для этого необходимы большие финансовые инвестиции на создание необходимой материально – технической базы в виде приобретения фитинговых платформ и создания парка контейнеров для осуществления перевозок. Лишь крупные компании с обширной клиентской базой могут позволить себе такие затраты.

Если говорить о транспортно-экспедиционных компаниях, то здесь ситуация иная. Таким компаниям необязательно иметь свой подвижной состав для осуществления перевозок, однако необходимо иметь технические возможности для осуществления работ с грузом или иметь договорные отношения с такими организациями.

Таким образом, можно сделать вывод, что развитие рынка контейнерных перевозок является высокоперспективными. Поэтому конкуренция на этом рынке будет только возрастать. Для того чтобы занять значительную долю на этом рынке, необходимо анализировать макросреду и микросреду для выявления рыночных возможностей в области контейнерных перевозок, оценивать эффективность инвестиций на приобретение фитинговых платформ и контейнеров, учитывать изменения запросов клиентов.

Однако, рост долгосрочного трафика ограничен рядом внутренних и внешних факторов. Речь идет о том, как реализовать потенциал трансевразийского транзита. Одним из ключевых направлений работы является устранение нетарифных и технических барьеров.

Среди рассматриваемых ограничений очевидны инфраструктурные (состояние транспортно-логистической инфраструктуры), погранично-таможенные и административно-правовые ограничения [4].

Существующие барьеры и имеющиеся сложности в реализации услуг международных грузовых железнодорожных перевозок в краткосрочной перспективе оказывают косвенное влияние на параметры транспортной составляющей в цене внешнеторговых операций. Это объясняется тем, что стоимость перевозки контейнера предопределяется заранее установленными тарифами на осуществление конкретных операций, необходимых для обработки и доставки груза.

На данный момент наблюдается низкая производительность перегрузки контейнеров на российских пограничных терминалах и разбалансировка возможностей терминалов с таможенными органами. В связи с этим «ОАО РЖД» совместно с другими инвесторами реализует масштабный инфраструктурный проект – создание сети транспортно-логистических центров на территории Российской Федерации. Создаваемая сеть, соединенная регулярными контейнерными поездами, позволит обслуживать сухопутный транспортный грузопоток направления Азия–Европа–Азия, что является одной из задач, реализуемых в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России».

Принципиально важным моментом контейнерных перевозок на пространстве Азия–Европа является осуществление таможенного контроля на внешней границе стран и последующее безостановочное пересечение грузами. Таким образом, транзитные контейнерные поезда, следующие по наиболее интенсивному трансконтинентальному маршруту Китай–Казахстан–Россия–Беларусь–Польша,

проходят таможенный и пограничный контроль только на границах Казахстан Китай и Беларусь Польша (при условии предварительного уведомления железнодорожным перевозчиком и отсутствия обстоятельств, требующих дополнительной проверки).

Большое влияние на увеличение объемов транзитных перевозок оказывает тарифная система. ОАО «РЖД» в ближайшие три года планируют внести изменения в транспортном законодательстве по этому вопросу. Тарифная система должна позволять развивать не только линейную, но и коммерческую инфраструктуру, включая систему продаж и дополнительных транспортных услуг [45].

При анализе конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок следует учитывать, что грузовладельцев интересует стоимость перевозки, которая является их транспортными затратами. В большинстве случаев, особенно при перевозке массовых грузов конкурировать с железными дорогами по стоимости перевозки грузов в настоящее время трудно, поскольку уровень тарифов на перевозку таких грузов железнодорожным транспортом является самым низким.

Установление низкого уровня железнодорожных тарифов на перевозку грузов происходит в результате государственного регулирования через распределение грузов на тарифные классы, то есть дифференциацию тарифов по платежеспособности грузов. Учитывая, что объемы перевозок дорогостоящих грузов, за счет которых предполагается компенсировать недополучение доходов от перевозки низкостоймых грузов (перевозимых по малорентабельными, а то и убыточным тарифам), составляют 15–20 %, тогда как объемы перевозок низкостоймых грузов (т.е. грузов 1–го тарифного класса) равны 70 %, то сознательное занижение тарифов на перевозку грузов первого тарифного класса и внеклассных создают конкурентное преимущество железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок. Но это преимущество является сомнительным, поскольку для железнодорожного транспорта перевозки таких грузов

коммерчески невыгодным. Кроме того, следует отметить, что недополучение доходов приводит к невозможности в полном объеме профинансировать не только капитальные вложения, но и расходы на текущую деятельность, и в конце концов негативно сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг. Стоит так же обратить внимание, что железнодорожному транспорту приходится конкурировать за дорогостоящие грузы с автотранспортом, что существенно влияет на количество заказов, которые получает железная дорога, не имея возможности использовать цену, как дополнительное конкурентное преимущество.

Сегодня железнодорожный транспорт имеют следующие преимущества по сравнению с предприятиями других видов транспорта:

– массовость. Там, где есть крупные партии грузов, грузовладелец обращается к железнодорожному транспорту по поводу их перевозки, поскольку сегодня именно транспортировочные мощности железной дороги способны осваивать массовые перевозки;

– всепогодность и всесезонность перевозок;

К конкурентным преимуществам также относится переход на электронный документооборот, в результате чего происходит сокращение времени, которое тратит клиент на оформление заказов по грузовым перевозкам. В ОАО «РЖД» применение электронного документооборота началось с внедрения системы месячного планирования перевозок. Грузовладельцы имеют у себя персональный кабинет, с помощью которого в электронном виде передают заявку на перевозку грузов на следующий месяц. Клиенты, которые взаимодействуют с железной дорогой впервые, могут обратиться в Центр Продажи Услуг (далее – ЦПУ), где могут получить все услуги, касающиеся перевозки и заполнению необходимых документов по принципу одного окна.

Внедрение электронной накладной (электронной накладной) также относится к конкурентным преимуществам.

Происходит ускорение оформления перевозочных документов на основе применения ИТ-технологий. Конкурентным преимуществом более высокого порядка также является модернизация железнодорожной инфраструктуры, которая происходит путем построения двухпутных вставок с целью увеличения пропускной способности железных дорог.

Модернизация тягового подвижного состава – это ещё один вид конкурентных преимуществ более высокого порядка. Сегодня на железных дорогах страны эксплуатируются тепловозы советского образца (2Т-10), которые в процессе модернизации оборудованы современными дизелями, что обеспечивает повышение эффективности работы дизелей по сравнению с используемыми в настоящее время на 30 %. Модернизация тепловозов за счет замены дизелей на указанные позволит повысить их производительность с одновременным уменьшением энергозатрат и значительно продлит сроки эксплуатации тепловозов.

Конкурентным преимуществом более высокого порядка следует считать гармонизацию взаимодействия между вагонным колесом и рельсом за счет применения передовых технологий построения колес и рельсов, которые позволяют минимизировать их износ в результате взаимодействия. Кроме этого, повышение статической нагрузки на грузовой вагон до 75 тонн и соответственно нагрузка на ось вместо 22,5 тонн до 25 тонн, уменьшение веса тары вагона за счет применения новых видов металлопроката (более прочных и легких) также создают конкурентные преимущества высокого порядка. При этом грузовые вагоны нового поколения дороже тех, что сейчас используются на 10–15 %, но их сроки эксплуатации увеличиваются с 22 лет до 30 лет, дает возможность получать дополнительный экономический эффект.

Протяженность «узких мест» на железных дорогах России по состоянию на 1 января 2020 года представлена в Приложении Д.

Регулятор в лице ФАС в данный момент фактически самоустранился и своих предложений по поиску какого-то разумного компромисса на долгосрочную

перспективу не имеет. Пока что все предложения ведомства сводятся к тому, что раз не хватает возможностей инфраструктуры на востоке, то надо везти на запад. Например, экспортные грузы для рынков Азиатско-Тихоокеанского региона везти к портам Северо-Запада и Черного моря. А чтобы поставка была при этом равнодоходной при куда большем морском плече – давать скидку на тариф РЖД вплоть до 99 %. Это временная мера (до лета 2021 года), и 99 % – очевидная крайность. По тому же углю «равнодоходная» поставке через Ванино скидка на тариф РЖД оценивается в 55 % для Усть-Луги и в 48 % для Мурманска. И понятно, что в долгосрочной перспективе развитию транспортной инфраструктуры подобная экономическая экзотика не поможет никак.

Использование принципа ship-or-pay (эксклюзивного доступа к провозной инфраструктуре в обмен на договорную плату) логично применять к развитию новой инфраструктуры. Это позволит не нагружать дополнительными затратами тех грузовладельцев, которые не будут использовать данное направление. При этом необходимо учитывать и платежеспособность грузовладельцев, использующих ship-or-pay.

Контрейлерные перевозки – это один из видов мультимодальной доставки. Представляют собой перевозку автомобиля с грузом (или прицепа с грузом) с помощью железнодорожных составов.

Технология организации контрейлерных перевозок состоит из следующих этапов:

- на станцию отправления приезжает фура с грузом, она заезжает на специальную железнодорожную платформу либо туда специальным тягачом затягивают прицеп без самого автомобиля.

- железнодорожный состав отправляется по маршруту доставки с обеспечением целостности и сохранности груза (прицепа)

- на станции прибытия автомобиль или прицеп выгружают, и далее фура едет с грузом до логистических транспортных центров, либо до места выгрузки.

Какие плюсы внесет контрейлерных перевозка для транспортных компаний?

Во-первых, возможность снижения затрат на перевозку грузов. Железнодорожный транспорт помогает избежать лишних затрат для перевозчика, таких как оплата топлива (далее – ГСМ), оплата федеральных платежей системы «Платон», снижение затрат на оплату труда водителей, с учетом обеспечения режима труда и отдыха, ограничивающих время нахождения водителей за рулем.

Во-вторых, менее выраженная зависимость железнодорожного транспорта от погодных и дорожных условий, в том числе доставка в трудно–доступные места.

В-третьих, организация таких контрейлерных перевозок снижает общую нагрузку на транспортные средства.

Таким образом, компании, которые занимаются грузоперевозками, объединяют возможности обоих видов транспорта, чтобы сделать перевозку ещё более удобной, потенциально выгодной как для клиента, так и для владельцев транспортной компаний, а в некоторых случаях и более быстрой.

Остановимся на том какие на сегодняшний момент есть нерешенные проблемы в железнодорожных контейнерных перевозках.

На сегодняшний день количество специализированных вагонов для контрейлерных перевозки ограничено. Стандартные платформы при такой организации перевозки требуют разработки и утверждения МТУ (далее – Местные Технические Условия) на каждую такую перевозку.

В части решения этой проблемы в уральском регионе реализуется Совместный проект корпорации «Уралвагонзавод» и Госкорпорации Ростех, а также Федеральной грузовой компании и Первой экспедиционной компании по созданию универсального вагона-платформы модели 13-5205 для контрейлерных перевозок. Универсальная контрейлерная платформа модели 13-5205 в июле прошлого года успешно прошла приемочные испытания и получила сертификат.

Еще одной из не решенных проблем является нормативное регулирование такого вида перевозки. Не решен вопрос каким образом будем происходить опломбирование привозимого груза (фуры), так же не регламентировано каким образом будет происходить сортировочные операции с такими контрейлерными

вагонами. Не решен вопрос какие конкретно грузы можно перевозить таким образом, а особенно все что связано с перевозкой опасных (взрывчатых, нефтеналивных грузов), отсутствие регламентированности такого характера сильно сужает количество заинтересованных в таком виде перевозки владельцев транспортных логистических компаний.

В 2020 году в ОАО «РЖД» рассмотрена разработка и внедрение технологии перевозки пакетированных грузов «Палетный экспресс», для которой необходимо создание нового вагона-палетовоза с увеличенным объёмом кузова и раздвижными стенками для перевозки мелких партий грузов, что подтверждает востребованность разработанного ранее учёными РУТ (МИИТ) стеллажного вагона. Также ОАО «РЖД» изучается возможность исполнения такого решения в формате специализированного контейнера (open-side-контейнер).

Компанией «ВАС-Групп» («VAS-Group») совместно с руководством Западно-Сибирской ж/д – филиала ОАО «РЖД», была предложена технология перевозки СПГ в рефрижераторных контейнерах в ускоренных контейнерных поездах, обращающихся по расписанию по маршруту Москва – Владивосток, под условным названием «Холодный экспресс», а «Российский университет транспорта» (МИИТ) совместно с Центром фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) выполнил детальную проработку этой технологии и дорожную карту для ОАО «РЖД».

Основным отличием новой технологии от уже существующей технологии обращения ускоренных маршрутных контейнерных поездов в том, что поезда будут останавливаться на опорных станциях по маршруту следования для погрузки-выгрузки контейнеров в течение 1–1,5 часов. Такая технология, очевидно, имеет значительные преимущества.

Итак, внедрение новых технологий в работе железнодорожного транспорта по взаимодействию с грузоотправителями и развитие мультимодальных перевозок является закономерным этапом развития компании ОАО «РЖД».

Развитие контейнерных перевозок в России в перспективе окажет положительное влияние на их экономичность, экологичность и обеспечит снижение скорости доставки грузов и их сохранность.

2.2 Анализ контейнерных перевозок ж/д транспортом в РФ в 2015–2020 гг.

При нынешних реалиях современной экономики рост эффективности процесса доставки грузов является приоритетным направлением сокращения издержек различных промышленных организаций, предприятий торговли и сферы услуг. В результате данного факта образовалась потребность формирования транспортно-экспедиционного обслуживания в самостоятельную отрасль транспортного комплекса.

Транспортно-экспедиционное обслуживание выступает инструментом, который позволяет организациям отдавать на аутсорсинг многочисленные операции, связанные с отправкой, транспортировкой и получением грузов, а также заключать договоры на перевозку с каждым отдельным представителем рынка транспортно-экспедиторских услуг.

На сегодняшний день, современный рынок контейнерных перевозок в России характеризуется двумя основными грузопотоками: внешнеэкономические (экспорт, импорт и транзит) и внутренние перевозки.

В мировой практике контейнеризация перевозок генеральных грузов на сегодняшний день составляет практически 100 %, тогда как в России контейнеризация импорта достигает 90 %, а экспорта только 12–15 %. По оценкам специалистов, Россия в настоящее время отстает по уровню контейнеризации экспорта от остальных стран мира примерно в четыре раза [25].

Российская Федерация также является основной железнодорожной системой и занимает ключевую долю в структуре грузооборота. Доля России с 2010 по 2020 годы увеличилась на 4,7 п.п. и достигла 82,5 %.

На (рисунке 8) представлен вклад транспортно-логистического сектора в ВВП нашей страны с 2016 по 2019 гг.

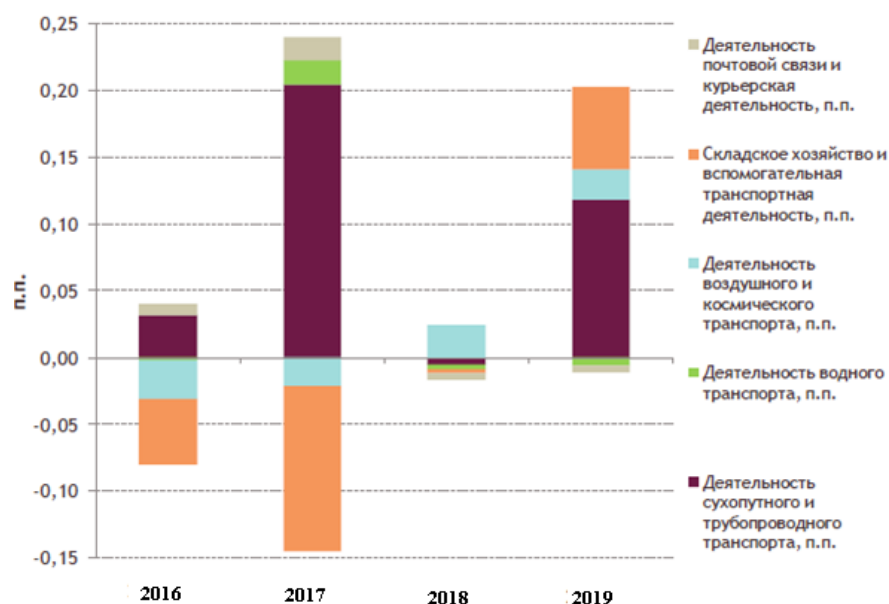


Рисунок 8 – Вклад транспортно-логистического сектора в ВВП России с 2016 по 2019 гг., в %

Данные рисунка 8 показывают, что доля транспортных перевозок возрастает и вклад в ВВП еже годно увеличивается.

Проведем анализ динамики перевозки грузов в России по видам транспорта.

Таблица 10 – Анализ динамики перевозки грузов в России по видам транспорта

| Показатели по видам транспорта | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Перевезено грузов всего, в млн.тонн | 7898 | 7954 | 8073 | 8265 | 8421 | 7835 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 100,71 | 101,50 | 102,38 | 101,89 | 93,04 |
| железнодорожный, в млн.тонн | 1329 | 1325 | 1384 | 1411 | 1399 | 1305 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 99,70 | 104,45 | 101,95 | 99,15 | 93,28 |
| трубопроводный, в млн.тонн | 1071 | 1088 | 1138 | 1169 | 1159 | 1025 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 101,59 | 104,60 | 102,72 | 99,14 | 88,44 |
| автомобильный, в млн.тонн | 5357 | 5397 | 5404 | 5544 | 5735 | 5303 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 100,75 | 100,13 | 102,59 | 103,45 | 92,47 |
| внутренний водный, в млн.тонн | 121 | 118 | 119 | 116 | 108 | 176 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 97,52 | 100,85 | 97,48 | 93,10 | 162,96 |
| морской, в млн.тонн | 19 | 25 | 26 | 23 | 19 | 25 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 131,58 | 104,00 | 88,46 | 82,61 | 131,58 |
| воздушный, в млн.тонн | 1,0 | 1,1 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |

Источник составлено автором по данным статистики России [48]

Снижение динамики перевозки грузов в России в 2020 году по всем видам транспорта обусловлено запретами и ограничениями, связанными с пандемией.

В целом в последние года наблюдается рост железнодорожных перевозок грузов, что проиллюстрировано на (рисунке 9).

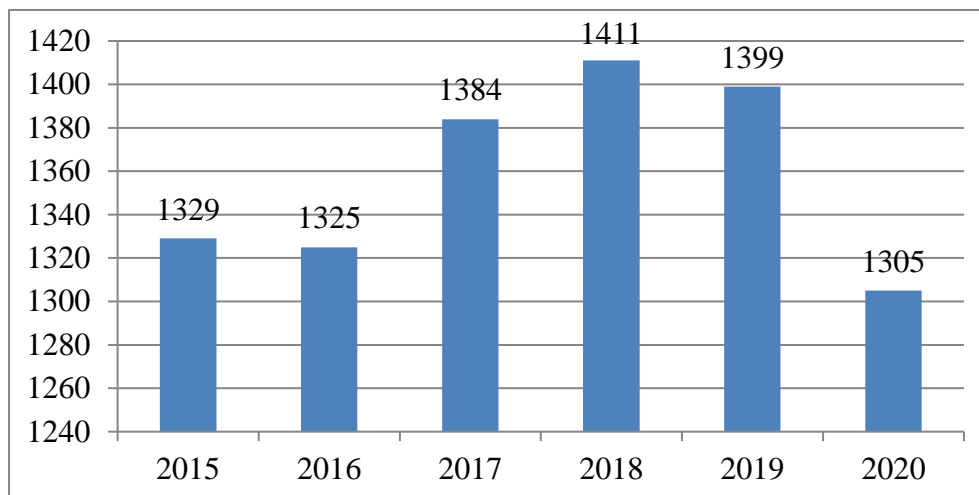


Рисунок 9 – Динамика перевозки грузов в России железнодорожным транспортом за 2015 – 2020 гг., в млн.тонн.

В структуре грузовых перевозок также происходили существенные изменения, что представлено на рисунке 2.6 и в таблице 2.8.

Таблица 11 – Структура грузоперевозок по видам транспорта, в %

| Вид транспорта | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| железнодорожные перевозки | 16,83 | 16,66 | 17,14 | 17,07 | 16,61 | 16,65 |
| трубопроводные перевозки | 13,56 | 13,68 | 14,10 | 14,14 | 13,76 | 13,08 |
| автомобильные перевозки | 67,83 | 67,85 | 66,94 | 67,08 | 68,10 | 67,68 |
| Прочие | 1,79 | 1,81 | 1,82 | 1,71 | 1,52 | 2,58 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]

Железнодорожный транспорт экономически более выгоден и в связи с этим его доля растет, что представлено на рисунке 10.

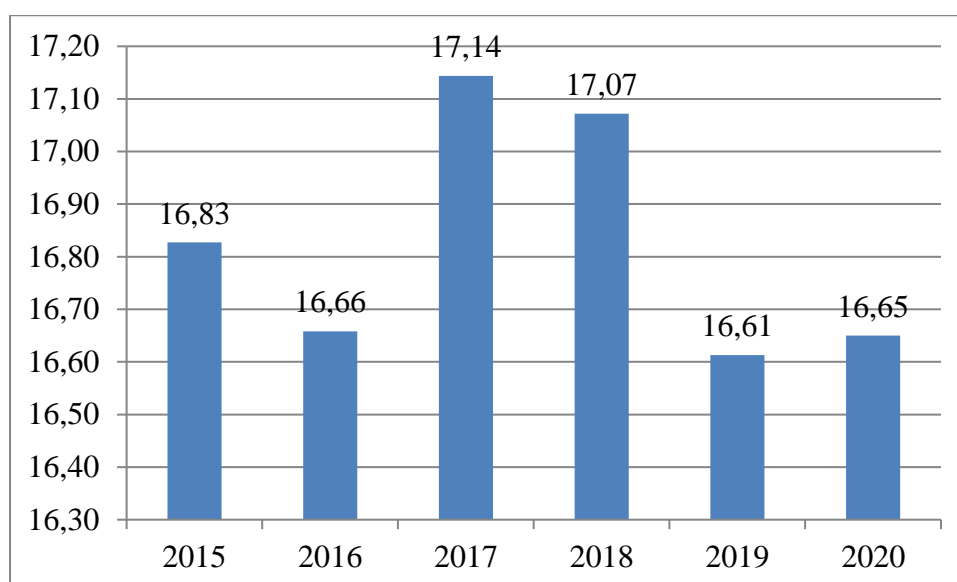


Рисунок 10 – Динамика доли железнодородного транспорта в перевозке грузов в России за 2015 – 2020 гг., в %

Рассмотрим динамику и структуру грузооборота России по видам транспорта за 2015 – 2020 гг. По данным рисунка 10 доля железнодородного транспорта не стабильна, то есть в 2015 году доля составляла 16,83 %, затем снизилась до 16,66 %, а затем возросла до 17,14 %, что является максимальным значением.

Таблица 12 – Анализ динамики грузооборота в России по видам транспорта

| | | | | | | |
|--------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Показатели по видам транспорта | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Грузооборот всего, тонно-км | 5 108 | 5 198 | 5 488 | 5 636 | 5 674 | 5488 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 101,76 | 105,58 | 102,70 | 100,67 | 96,72 |
| железнодородный, тонно-км | 2 306 | 2 344 | 2 493 | 2598 | 2602 | 2493 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 101,65 | 106,36 | 104,21 | 100,15 | 95,81 |
| Показатели по видам транспорта | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| автомобильный, тонно-км | 247 | 248 | 255 | 259 | 275 | 255 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 100,40 | 102,82 | 101,57 | 106,18 | 92,73 |
| трубопроводный, тонно-км | 2 444 | 2 489 | 2 615 | 2668 | 2686 | 2615 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 101,84 | 105,06 | 102,03 | 100,67 | 97,36 |
| морской, тонно-км | 42 | 43 | 50 | 37 | 37 | 50 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 102,38 | 116,28 | 74,00 | 100,00 | 135,14 |
| внутренний водный, тонно-км | 64 | 67 | 67 | 66 | 66 | 67 |
| Цепные темпы роста, в % | - | 104,69 | 100,00 | 98,51 | 100,00 | 101,52 |
| воздушный, тонно-км | 5,6 | 6,6 | 7,9 | 7,8 | 7,4 | 7,9 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]

Анализируя таблицу 12, можно сказать, что в 2020 году грузооборот составил 5 488 тонно-км, что меньше показателя 2019 года. Также цепные темпы роста в 2020 году составили 96, 72 %, что меньше показателей 2019 года.

В структуре грузооборота также происходили существенные изменения, что представлено на рисунке 11 и в таблице 13.

Таблица 13 – Структура грузооборота по видам транспорта, в %

| Вид транспорта | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| железнодорожный | 45,14 | 45,09 | 45,43 | 46,10 | 45,86 | 45,43 |
| автомобильный | 4,84 | 4,77 | 4,65 | 4,60 | 4,85 | 4,65 |
| трубопроводный | 47,85 | 47,88 | 47,65 | 47,34 | 47,34 | 47,65 |
| прочие | 2,17 | 2,25 | 2,28 | 1,97 | 1,96 | 2,28 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]

Исходя из данной таблицы можно сделать вывод о том, что железнодорожный транспорт является лидирующим в структуре грузооборота.

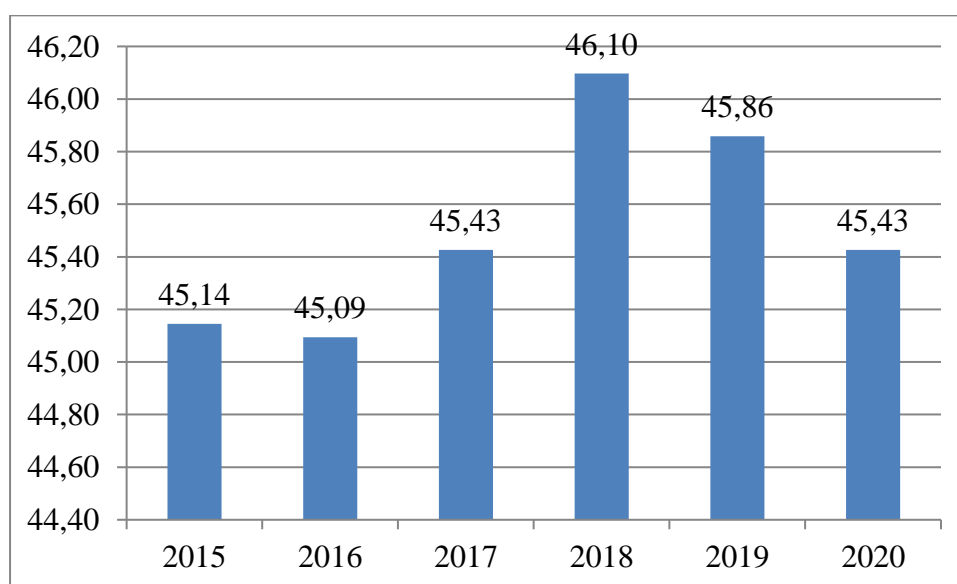


Рисунок 11 – Динамика доли железнодорожного транспорта в грузообороте России за 2015 – 2020 гг., в %

Во внутренних перевозках России большую долю по контейнерным перевозкам также занимает железнодорожный транспорт. Это объясняется тем, что железнодорожные пути сообщения проложены по территории всей страны, железнодорожный транспорт адаптивен под различные погодные условия и

позволяет перевозить контейнерами большие партии груза различных номенклатурных позиций в целостности и сохранности на дальние расстояния.

В 2019 г. российский рынок контейнерных перевозок вырос на 4,5 % — до 5,1 млн TEU. Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах железнодорожного сообщения, увеличилось на 15,4 % и составило около 562 тыс. TEU, было перевезено 8,9 млн т грузов (рост на 17,9 %). При этом груженный экспорт вырос за счет повышения объемов экспорта в целом и контейнеризации цепочек экспортных поставок в частности.

Разрыв между объемом импортных и экспортных перевозок с использованием груженых универсальных контейнеров сокращался, приближая рынок к состоянию баланса между импортом и экспортом. По данным ОАО «РЖД», по итогам марта 2020 г. во всех видах сообщения было перевезено 3,5 млн т грузов в контейнерах, что на 12 % больше относительно марта 2019 г. [9].

Направления контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг. представлены в таблице 14.

Таблица 14 – Направления груженых контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг., ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент)

| Направления контейнерных перевозок | 2015 г | 2016 г | 2017 г | 2018 г | 2019 г | 2020 г |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Внутрироссийские | 654 582 | 769 231 | 829 564 | 861 700 | 920 557 | 650 145 |
| Импорт | 285 478 | 334 151 | 489 609 | 570 354 | 639 052 | 345 658 |
| Транзит | 102 547 | 188 745 | 316 456 | 381 327 | 451 461 | 256 478 |
| Экспорт | 540 256 | 650 366 | 760 631 | 910 253 | 1 057 795 | 858 745 |
| Всего | 1 582 863 | 1 942 493 | 2 396 260 | 2 723 634 | 3 068 865 | 2 111 026 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]

Направления груженых контейнерных перевозок в России в период с 2015 – 2020 гг. направлен в основном на внутрироссийские перевозки. Динамика контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг. представлена в таблице 15.

Таблица 15 – Динамика груженых контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг. (цепные темпы роста, в %)

| Направления контейнерных перевозок | 2016 к 2015 | 2017 к 2016 | 2018 к 2017 | 2019 к 2018 | 2020 к 2019 |
|------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Внутрироссийские | 117,51 | 107,84 | 103,87 | 106,83 | 70,63 |
| Импорт | 117,05 | 146,52 | 116,49 | 112,04 | 54,09 |
| Транзит | 184,06 | 167,66 | 120,50 | 118,39 | 56,81 |
| Экспорт | 120,38 | 116,95 | 119,67 | 116,21 | 81,18 |
| Всего | 122,72 | 123,36 | 113,66 | 112,68 | 68,79 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]

В таблице 15 представлена динамика грузенных контейнерных перевозок в России в 2020 году по отношению к 2019 году на внутреннем направлении выросло на 70 %.

Структура контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг. представлена в таблице 16.

Таблица 16 – Структура контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг., в %

| Направления контейнерных перевозок | 2015 г | 2016 г | 2017 г | 2018 г | 2019 г | 2020 г |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Внутрироссийские | 41,35 | 39,60 | 34,62 | 31,64 | 30,00 | 30,80 |
| Импорт | 18,04 | 17,20 | 20,43 | 20,94 | 20,82 | 16,37 |
| Транзит | 6,48 | 9,72 | 13,21 | 14,00 | 14,71 | 12,15 |
| Экспорт | 34,13 | 33,48 | 31,74 | 33,42 | 34,47 | 40,68 |
| Всего | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]

В структуре экспорта доля железнодорожного транспорта также увеличивается с 31,5 % в 2015 году до 32,9 % в 2020 году, на рисунке 12 представлено изменение структуры экспорта грузовых перевозок за 2015 – 2020 гг.

В 2019 году было перевезено 8,9 млн. т грузов с ростом 17,9 % относительно 2018 года, в том числе увеличились объем контейнерных перевозок на 9 % до 5196 миллионов TEU, на 14,4 %, количество грузенных контейнеров, отправленных во всех видах железнодорожного сообщения, на 15,4 % и составило около 562 тыс. TEU. Это объяснялось ростом международных перевозок.

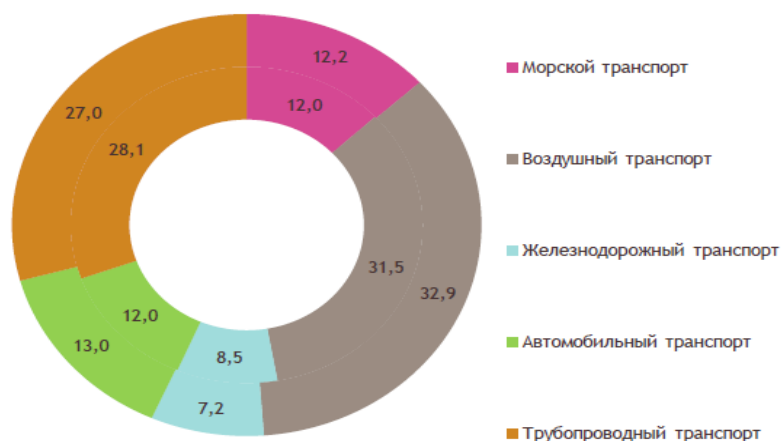


Рисунок 12 – Изменение доля железнодорожных грузовых перевозок в структуре экспорта грузовых перевозок за 2015 – 2020 гг., в %

По итогам 2019 года на железнодорожной сети ОАО «РЖД» объем транзитных контейнерных перевозок превысил уровень прошлого года на 11,8 %, а общий объем контейнерных перевозок преодолел рубеж в 5 млн контейнеров ДФЭ; без учета порожних контейнеров было перевезено 3,4 млн ДФЭ (+13,1 % к уровню 2018 года). Представим динамику и структуру перевозки груженых и порожних контейнеров.

Таблица 17 – Динамика и структура железнодорожных контейнерных перевозок по сети РЖД за 2015-2020 гг. груженых и порожних контейнеров, ДФЭ

| Вид контейнера | 2015 г | 2016 г | 2017 г | 2018 г | 2019 г | 2020 г |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Перевозки груженых контейнеров | 1 582 863 | 1 942 493 | 2 396 260 | 2 723 634 | 3 068 865 | 2 111 026 |
| Перевозки порожних контейнеров | 1 034 035 | 1 122 121 | 1 255 170 | 1 448 215 | 1 611 025 | 1 025 458 |
| Всего, ДФЭ | 2 616 898 | 3 064 614 | 3 651 430 | 4 171 849 | 4 679 890 | 3 136 484 |
| Темп роста перевозок, в % | - | 117,11 | 119,15 | 114,25 | 112,18 | 67,02 |
| Структура, всего в % | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| Перевозки порожних контейнеров | 39,51 | 36,62 | 34,37 | 34,71 | 34,42 | 32,69 |

Источник: составлено автором по данным статистики России [48]



Рисунок 13– Структура товаров, перевозимых ж/д контейнерными перевозками по основным товарным группам, в %

Анализируя представленную таблицу и рисунок 13 можно сказать, что наибольший рост приходится на экспортные перевозки и уже к 2018 году экспортные контейнерные перевозки превысили внутренние.

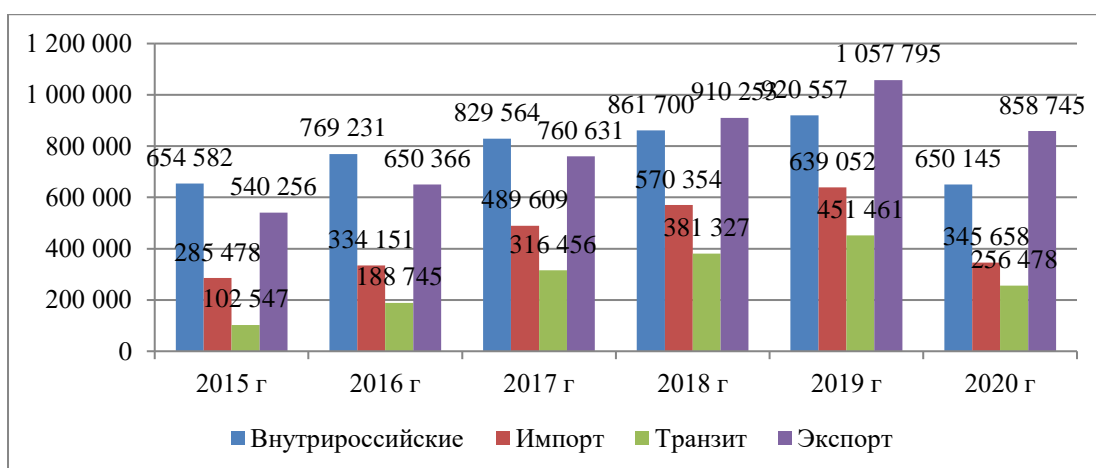


Рисунок 14 – Динамика контейнерных перевозок в России в 2015–2020 гг.,

Как видно из рисунка 14, наибольшую долю занимают экспортные перевозки в структуре железнодорожных контейнерных перевозок.

Структура железнодорожных контейнерных перевозок в России в 2015-2020 гг. представлена на (рисунке 15).

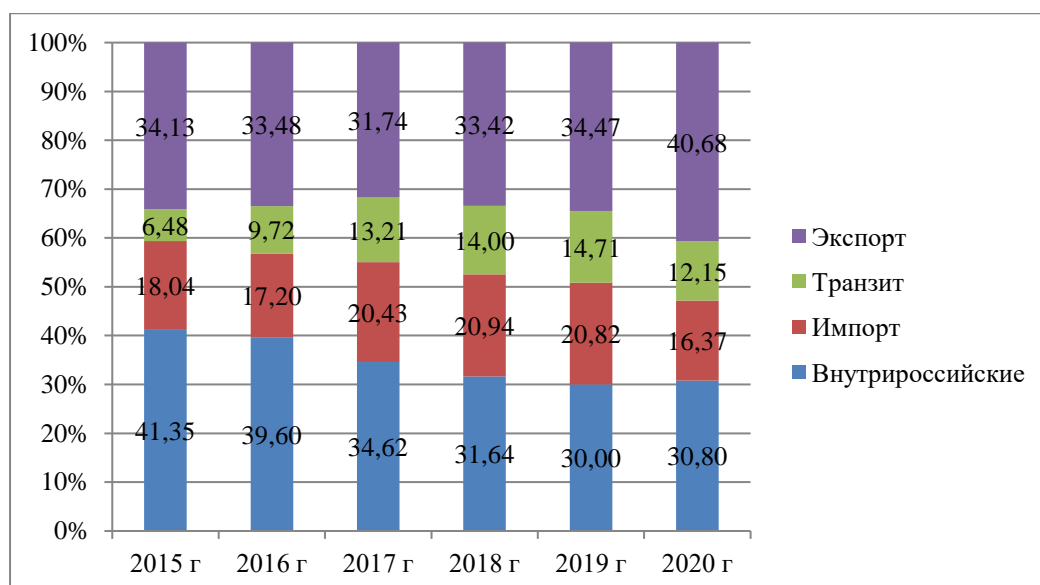


Рисунок 15 – Изменение структуры железнодорожных контейнерных перевозок по направлениям в России в 2015-2020 гг., в %

Рост экспорта объясняется как ростом производства в связи с политикой импортозамещения, так и поддержкой сельского хозяйства со стороны государства.

По оценкам экспертов, перспективы роста контейнерных перевозок огромные. В 2019 году драйверами в контейнерном грузопотоке стал транзит между Китаем и ЕС с увеличением на 22 %, а также экспорт российских пиломатериалов – на 14 %. В 2021 году прогнозируется 7 % роста контейнерных перевозок, что на фоне коронавируса свидетельствует об актуальности данного способа транспортировки. Железнодорожный коридор от дальневосточных портов в Европу представляет интерес для Японии и Южной Кореи, объем экспорта в Германию из Кореи и Японии в 2,5 раза превышает экспорт этих стран в Россию. При этом скорость доставки по железной дороге на 25 дней меньше, чем по морскому маршруту. Эксперты ЕУ сообщают, что к 2024 году планируется 4-х кратное увеличение объема железнодорожных транзитных контейнерных перевозок, а также сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы России до 7 дней.

Как видим в настоящий момент времени контейнерные перевозки занимают место самого передового и унифицированного вида доставки грузов по всему миру. Данный вид перевозок имеет множество преимуществ. Среди прочих можно выделить такие, как повышение уровня сохранности груза, снижение временных затрат на погрузо-разгрузочные работы, увеличение объема использования грузовместимости, как транспортных средств, так и складских помещений и площадей. Вследствие этого снижается суммарная стоимость и срок перевозки практически любого габаритного груза.

Благодаря активно развивающемуся сервису ускоренных контейнерных поездов, с транзитным временем 15-22 дня. К таким тенденциям можно отнести следующие:

- 1) введение новых ограничений, связанных с пандемией COVID-19;
- 2) нехватка порожнего оборудования, в частности контейнеров, рядом с локациями скопления груза;
- 3) несоответствие технического состояния и оснащения основных транспортных узлов международной транспортно-логистической системы;
- 4) контейнеризация множества видов грузов, которые ранее возились без использования контейнеров.

Учитывая тот факт, что наибольший прирост объема контейнерных перевозок произошел именно на железнодорожном транспорте, необходима разработка решений, нацеленных на совершенствование работы железнодорожного транспорта, при учете современных тенденций на рынке.

Одним из наиболее оптимальных и сравнительно легко реализуемых решений, является организация экспортных отправок контейнеров из России в Китай, с целью наиболее быстрого и экономически выгодного возврата контейнеров в точки скопления груза. При этом, необходимо минимизировать в цепи поставок и без того нагруженные звенья транспортно-логистической системы, такие как пограничные ж/д станции: Забайкальск, Маньчжурия и Замын-Уудэ, Эрлянь.

Например, организация отправки стремительно контейнеризирующих экспортных грузов, черных металлов (+46,2 % до 147,3 тыс. ДВЭ в 2020 г.) или зерна (+27,1 до 9,6 тыс. ДФЭ в 2020 г.) по следующим направлениям:

- Екатеринбург – Гродеково – Суйфэньхэ – Харбин/Шэньян (16-22 д.);
- Красноярск – Гродеково – Суйфэньхэ – Тяньцзинь (15-20 д.).

Использование вышеперечисленных маршрутов, позволит избежать перегруженных звеньев международной транспортно-логистической системы и обеспечит экономически выгодный и быстрый возврат порожнего оборудования. Что в свою очередь, обеспечит поддержку железнодорожного транспорта в обработке новых грузопотоков.

Таким образом, рынок контейнерных перевозок является растущим. Очевидно, что ситуация на нем осложнилась под влиянием мировой пандемии COVID-19, но при этом он не перестает быть перспективным и однозначно продолжит свой рост по мере стабилизации мировой экономики.

Контейнерные перевозки становятся более конкурентоспособными на транспортном рынке. При этом возникает реальная возможность создания конкурирующих с ОАО «РЖД» организаций на данном направлении.

Эффективность контейнерных перевозок состоит не только в том, что не нужно совершать процесс перегрузки, но и в причине того, что это удобно и надежно. Груз не только оперативно складывается в контейнер, но и легко выгружается.

Рынок контейнерных перевозок России имеет большие перспективы развития при благоприятных условиях, но достижение данных условий сегодня является трудной задачей, поскольку связано с негативным влиянием целого ряда факторов макроуровня, обусловленных ухудшением глобальной экономической конъюнктуры и геополитической обстановки. Однако в виду роста рынка наблюдается и увеличение провоза контрабанды и запрещенных грузов путем в ж/д контейнерах. На железнодорожном транспорте имеет место попыток провоза

скрытых наркотиков. Используются так же различные «тайники» такие как различные ящики, ниши, плафоны освещения, огнетушители и т.д.

В таблице 20 представлена динамика осуществления проверок кинологической службой ФТС РФ по видам транспорта за 2016 – 2020 гг.

Таблица 20 – Динамика осуществления проверок кинологической службой ФТС РФ по видам транспорта за 2016 – 2020 гг., в тыс. ед.

| Показатели | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | Абс. изм. за 2016-2020 гг | Темп прироста 2020 г. к 2016 г., в % |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|--------------------------------------|
| Проверки автомобильного транспорта | 698 | 730 | 768 | 623 | 494 | -204 | -29,23 |
| Проверки железнодорожного транспорта | 18 | 21 | 35 | 21 | 83 | 65 | 361,11 |
| Проверки водного транспорта | 3500 | 2550 | 2290 | 1913 | 1746 | -1754 | -50,11 |
| Проверки воздушного транспорта | 4000 | 5076 | 8645 | 6459 | 1590 | -2410 | -60,25 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [49]

Данные таблицы 20 показывают, что почти по всем видам транспорта происходит снижение количества проверок, так, например, проверки автомобильного транспорта за 5 лет снизились на 29,23 %, при этом за последние год снижение на 20,71 %.

Количество проверок водного транспорта с применением служебных собак снизилось на 50,11 %, число проверок воздушного транспорта сократилось на 60,25 %. А вот число проверок железнодорожного транспорта существенно возросло с 18 тыс.ед. в 2016 году до 83 тыс.ед. в 2020 году, что на 65 тыс.ед. больше или рост на 361,11 %.

Как видим данные о количестве проведенных кинологической службой проверок свидетельствуют об их сокращении по видам транспорта за исключением железнодорожного.

В таблице 21 представлено изменение структуры осуществления проверок кинологической службой ФТС РФ по видам транспорта за 2016 – 2020 гг.

Таблица 21 – Изменение структуры осуществления проверок кинологической службой ФТС РФ по видам транспорта за 2016 – 2020 гг., в %

| Показатели | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | Абс. изм. за 20162020 гг |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------------------------|
| Проверки автомобильного транспорта | 8,50 | 8,71 | 6,54 | 6,91 | 12,62 | 4,13 |
| Проверки железнодорожного транспорта | 0,22 | 0,25 | 0,30 | 0,23 | 2,12 | 1,90 |
| Проверки водного транспорта | 42,60 | 30,44 | 19,51 | 21,22 | 44,62 | 2,02 |
| Проверки воздушного транспорта | 48,69 | 60,59 | 73,65 | 71,64 | 40,63 | -8,05 |
| Итого | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 0,00 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [49]

Данные таблицы 21 показывают, что в структуре осуществления проверок кинологической службой ФТС РФ по видам транспорта за 2016 – 2020 гг. произошли существенные изменения: прежде всего выросла доля проверок автомобильного транспорта на 4,13 процентных пункта – видимо, именно данные средства сложнее всего проводить осмотр без применения служебных собак. Так же увеличилась доля проверок водного и железнодорожного транспорта соответственно на 2,02 и 1,9 процентных пункта.

А вот доля проверок воздушного транспорта снизилась на 8,05 процентных пункта, что вероятнее всего обусловлено средствами автоматизации и рентгена всех аэропортов. В целом отметим, что наибольшая доля проверок приходится в

2020 году на проверки водного транспорта с применением служебных собак до 44,62 %.

Однако считаем, что 2,12 % проверок, приходящихся на железнодорожный транспорт – это очень мало, в виду высокого нюха собак именно в данном направлении необходимо усилить деятельность кинологов.

В ходе таможенного контроля кинологической службой ФТС РФ проверяются различные объекты: багаж, контейнеры и грузы, международные почтовые отправления, рассмотрим динамику их проверок.

Таблица 23 – Динамика проверочных мероприятий в отношении контейнеров и грузов кинологической службой ФТС РФ за 2016 – 2020 гг., в тыс.ед.

| Показатели | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | Абс. изм. за 2016-2020 гг | Темп прироста 2020 г. к 2016 г., в % |
|------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------------|--------------------------------------|
| Багаж | 8663,8 | 10310 | 12022 | 8425 | 3851 | -4812,8 | -55,55 |
| Контейнеры и грузы | 1892,7 | 1831 | 1590 | 1268 | 1075 | -817,7 | -43,20 |
| Международные почтовые отправления | 15054,1 | 11972 | 10323 | 12902 | 15037 | -17,1 | -0,11 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [49]

Данные, представленные в таблице 2.17, свидетельствуют о том, что в 2020 году наблюдается повсеместное снижение количества проверок кинологической службой ФТС РФ: за 5 лет снижение проверок багажа на 4812,8 тыс.ед. или снижение на 55,55 %.

Таблица 24 – Темпы роста проверочных мероприятий в отношении контейнеров и грузов кинологической службой ФТС РФ за 2016 – 2020 гг.

| Показатели | 2017 год к 2016 году | 2018 год к 2017 году | 2019 год к 2018 году | 2020 год к 2019 году |
|------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Багаж | 119,00 | 116,61 | 70,08 | 45,71 |
| Контейнеры и грузы | 96,74 | 86,84 | 79,75 | 84,78 |
| Международные почтовые отправления | 79,53 | 86,23 | 124,98 | 116,55 |

Источнике: составлено автором по данным статистики ФТС России [49]

Данные таблицы 24 показывают, что наибольшее снижение по проверочным мероприятиям происходило в 2020 году по багажу в связи с сокращением передвижений физических лиц с багажами в условиях пандемии, также немного сократилось число перевозки и соответственно проверки контейнеров и грузов, а вот проверки международных почтовых отправок увеличились на 16,55 % в 2020 году в сравнении с уровнем 2019 года.

Изменение структуры проверочных мероприятий в отношении контейнеров кинологической службой ФТС РФ за 2016 – 2020 гг. показано (на рисунке 16)

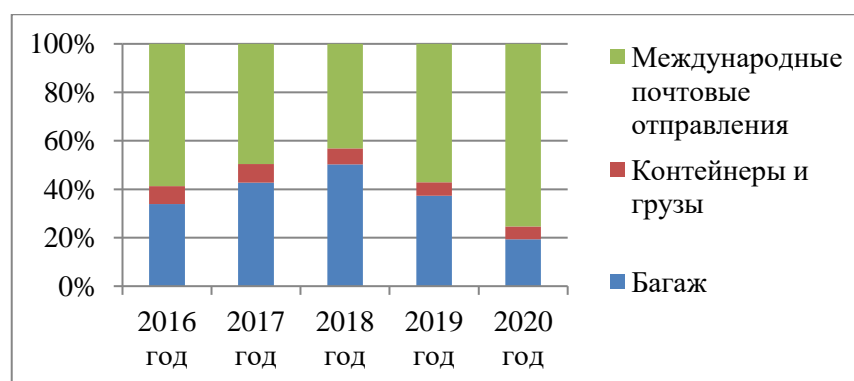


Рисунок 16 – Изменение структуры проверочных мероприятий в отношении контейнеров и грузов кинологической службой ФТС РФ за 2016 – 2020 гг., в %

Данные рисунка 16 показывают, что существенно изменилась структура проверочных мероприятий в отношении контейнеров и грузов, международных почтовых отправок кинологической службой ФТС РФ в сторону увеличения доли проверок по международным почтовым отправлениям до 75,32 % в 2020 году.

Проверки багажа в 2020 году занимают только 19,29 %, а контейнеры и грузы соответственно 5,39 %.

Таблица 25 – Результативность обнаружения контрабанды кинологической службы ФТС РФ по итогам 2020 года по видам транспорта

| Показатели | Обна- ружение в автомо- бильном транспорте | Обна- ружение в железно- дорожном транспорте | Обна- ружение в водном транспорте | Обна- ружение в воздушном транспорте | Обна- ружение при МПО | Иные виды перемещений | Всего |
|---|--|--|--|---|--------------------------------|--------------------------|-------|
| Число случаев обнаружения контрабанды по виду транспорта | 726 | 69 | 112 | 856 | 507 | 845 | 3115 |
| Количество обследованных объектов | 2855 | 494 | 1746 | 1590 | 15037 | 2154 | 23876 |
| Результативность таможенного контроля, в % | 25,43 | 13,97 | 6,41 | 53,84 | 3,37 | 39,23 | 13,05 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [49]

Как видим наиболее эффективно обнаружение контрабанды кинологовической службы ФТС РФ проходят на воздушном транспорте (результативность 53,84 % при среднем уровне эффективности 13,05 % по итогам 2020 года), на втором месте автомобильный транспорт с эффективностью 25,43 % и на третьем железнодорожный. Таким образом, считаем, что необходимо в виду высокого нюха собак именно в данном направлении необходимо усилить деятельность кинологов. Согласно отчёту ФТС, в 2020 году таможенной было возбуждено почти 115 тысяч дел об административных правонарушениях.

При этом количество выявленных правонарушений в области таможенных правоотношений по сравнению с 2019 годом снизилось почти на 25 % (114 547 дел в 2020 году против 150 968 дел в 2019 году). Очевидной причиной тому стало замедление международной торговли и снижение товарооборота в связи с пандемией коронавирусной инфекции.

В программном документе ФТС России – Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 г. №1388-р) – установлено, что одной из основных причин низкой эффективности таможенных операций и таможенного контроля в местах перемещения товаров через таможенную границу является

далекое от идеального состояние пунктов пропуска через Государственную границу РФ.

В Стратегии указано, что более 65 % пунктов пропуска необходимо реконструировать и модернизировать. В качестве одного из таких приоритетов определена автоматизация проводимых операций на основе современных информационных технологий, для чего планируется использовать искусственный интеллект. Таким образом, начато формирование концепции и перспективных моделей «интеллектуального» пункта пропуска (далее – ИПП). Данные модели должны использоваться как при строительстве, так и при реконструкции и модернизации пунктов пропуска. При этом предлагается учитывать имеющуюся инфраструктуру вблизи пунктов пропуска. Несмотря на то, что железнодорожный транспорт занимает большую долю в общем объеме контейнерных перевозок в России, существует ряд проблем, связанных с развитием данной отрасли в стране.

Одной из значимых проблем развития контейнеризации грузов ж/д транспортом в настоящее время является отсутствие внутренней инфраструктуры для транспортировки, обработки контейнеров, соответствующей развитию транспортных мощностей.

Груженный среднестатистический контейнер, перевозимый по железной дороге страны, до 70 % времени находится на терминалах и перегрузочных площадках, а не в пути, что резко снижает эффективность логистического процесса. На многих станциях их развитие стало затруднительным из-за территориальных ограничений. Это препятствует развитию перевозок в ж/д контейнерах. Решение указанных проблем приведет к росту железнодорожных контейнерных перевозок и повысит их конкурентоспособность. Перспективы развития железнодорожных контейнерных перевозок, в первую очередь, неразрывно связаны с развитием инфраструктуры, со строительством новых терминалов и площадок. Данная проблема находит решение в долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года.

2.3 Анализ проблем таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом

Нами было выявлено, что могут возникнуть определенные проблемы, связанные с проведением таможенного контроля на железнодорожном транспорте. В частности, это длительный срок проведения проверочных мероприятий, что приводит к возникновению различных штрафов и компенсаций. Часто это связано с непригодностью конструкций контейнеров к быстрому и эффективному осмотру, из-за чего невозможно быстро проверить и выявить возможную контрабанду.

Серьезной проблемой на сегодняшний день стало причинение вреда при проведении таможенного контроля, которая непосредственно связана с проблемой управления рисками в системе таможенного контроля контейнерных перевозок.

многие участники внешнеэкономической деятельности в последнее время сталкиваются с проблемой, связанной с осуществлением таможенного контроля в формате досмотра. Особенно это касается компаний, товары которых подлежат так называемому 100 %-ному таможенному контролю, на практике это переделяется тем, что ввозимые товары независимо от количества поставок и их характера, полностью контролируются таможенными органами. При этом во время таможенного досмотра товары выгружаются в зоне таможенного контроля, например, на складах временного хранения.

Именно неправильный порядок проведения таможенного контроля мы склонны считать одним из самых ярких примеров несоблюдения основополагающего принципа таможенного контроля, ведь это имеет негативные последствия для участника внешнеэкономической деятельности. Далее же мы предлагаем рассмотреть проблематику с точки зрения таможенного досмотра.

Так, законность решения таможенного органа о необходимости проведения досмотра товаров и транспортных средств основывается на выявлении рисков,

содержащихся в характеристике рисков. По другим причинам таможенный контроль при декларировании и выпуске товаров не допускается. Декларант, экспортер или импортер имеет право обжаловать действия таможенного органа или потребовать возмещения, если проверка была проведена с нарушением условий и повлекла за собой причинение вреда.

В таком случае возникает вопрос: если таможенный орган решил проверить всю партию товаров, а для этого его нужно было выгрузить из контейнеров, а затем погрузить обратно, что заняло пять дней. По результатам таможенного контроля претензий к декларанту груза предъявлено не было, но часть партии была повреждена. Может ли декларант, экспортер или импортер обжаловать таможенные действия?

Основой таможенного контроля товаров и транспортных средств является выявление рисков. В данном конкретном случае декларант может обжаловать действия таможенного органа, а также потребовать возмещения убытков, если проверка повлекла причинение вреда, была проведена без уважительной причины или с нарушением сроков и условий.

Необходимо так же отметить, что порядок рассмотрения дел о нарушении таможенного законодательства является нормативно-регламентированным видом деятельности компетентных государственных органов и должностных лиц по рассмотрению и разрешению отдельных правонарушений публичного права в сфере таможенного дела. То есть, проще говоря, большинство правонарушений в таможенном праве приравниваются к административным. А, как известно, в сфере таможенного дела административная ответственность имеет ряд отличительных признаков:

- 1) форма административного принуждения, которая используется как способ защиты законности в сфере таможенного регулирования;
- 2) элемент осуществления государственной власти за счет применения соответствующих видов санкций должностными лицами таможенных органов и судами;

- 3) правовые последствия неправомερных действий, наносящих вред обществу;
- 4) форма, не входящая в компетенцию органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

Таким образом, за незаконные деяния, повлекшие за собой причинение вреда декларантам, перевозчикам и их представителям, должностные лица таможенных органов несут чаще всего административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе упущенная выгода (упущенный доход).

Результативность применения на практике одного из основополагающих принципов таможенного контроля достаточно неоднозначна. С одной стороны механизм обжалования способов таможенного контроля довольно прозрачен и прост, однако при этом система не создаёт очевидных превентивных мер, способствующих более чёткому выявлению рисков декларантами.

Как уже было отмечено в предыдущем разделе рост контейнерных перевозок приводит к росту перевоза контрабанды, но помимо данной проблемы еще одна проблема актуальна на сегодняшний день – это рост краж в процессе проведения таможенного контроля на железнодорожном транспорте.

Железнодорожный транспорт как наиболее важный и самый массовый в экономическом отношении вид транспорта, не могли не затронуть криминальные процессы последнего времени. С каждым годом преступлений в рассматриваемой отрасли транспорта, совершается все больше и больше, и они приобретают ярко выраженный организованный характер. То есть все больше таких преступлений совершается организованными преступными группами и преступными сообществами. Специфические особенности железнодорожного транспорта, широкое географическое расположение, постоянное его функционирование, не зависимое ни от погодных явлений, ни от экономических коллизий, в том числе санкционного характера, весьма затрудняют не только борьбу с совершаемыми преступлениями, но и выявление причин, порождающих преступления на

объектах железнодорожного транспорта, и условий, способствующих их совершению.

Среди преступных посягательств, совершаемых на железнодорожном транспорте, наиболее распространены кражи перевозимых грузов. Указанные и иные преступления не только причиняют ущерб бизнесу и самому железнодорожному транспорту, но несут серьезную опасность безопасности его движения и эксплуатации, а в конечном итоге жизни и здоровью людей, в том числе пассажирам и работникам транспорта. Нередкими стали групповые хищения грузов из подвижного состава, совершаемые работниками железнодорожного транспорта (машинистами локомотивных бригад, их помощниками) в соучастии с посторонними лицами, когда происходит остановка или замедление скорости поезда с последующим вскрытием перевозимых контейнеров и хищением из них груза. Нередко хищение грузов маскируется подменой сорванных пломб или замков, составлением поддельных коммерческих документов, внесением в них ложных сведений.

Несмотря на успехи в совершенствовании средств защиты перевозимых грузов на железнодорожном транспорте, сегодня хищения на железнодорожном транспорте приобретают огромные масштабы и распространяются в том числе на сопредельные государства. Железнодорожные кражи характеризуются повсеместностью, по сути, обыденностью для тех, кто этим занимается, а также пассивностью со стороны очевидцев преступных действий. Общественное безразличие, халатность, недостаточная активность должностных лиц, круговая порука – все это создает условия для процветания и широкого распространения краж на железнодорожном транспорте. Выделяются несколько ключевых особенностей железнодорожного транспорта, делающие его «привлекательным» для преступников и заключающиеся в следующем:

- 1) нахождение на объектах железнодорожного транспорта огромных объемов грузов и багажа;

2) невозможность определения точного места совершения преступления и, как следствие, лиц, причастных к нему;

3) возможности использования подвижного состава для перевозки похищенного;

4) несоблюдение требований к упаковке груза, его складирования, хранения и перегрузки;

5) отсутствие должного контроля за сохранностью перевозимого груза со стороны грузоотправителей и грузополучателей;

6) халатное отношение работников транспорта к сохранности груза;

7) халатное отношение сотрудников таможенных органов.

Преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, можно условно разделить на две группы.

К первой группе относятся преступления, обусловленные особенностями самого транспорта. Это, так называемые, транспортные преступления, ответственность за совершение которых предусмотрена ст. 211, 263, 266–268 УК РФ.

К другой группе мы относим преступления, которые могут быть совершены и совершаются на объектах железнодорожной инфраструктуры, в том числе хищения грузов из вагонов, контейнеров, кражи имущества у пассажиров, т.е. преступления против собственности, против личности, против общественной безопасности (террористические акты) и общественного порядка (хулиганство, вандализм и др.).

Хищения грузов на железнодорожном транспорте совершаются подспудно, буднично, на постоянной основе, когда размывается грань между проступком и преступлением, когда преступное деяние воспринимается исполнителем, очевидцами и свидетелями как данность. Так, за недостачу или утрату груза при неповрежденных вагонах, контейнерах, пломбах грузоотправителя перевозчик не несет ответственности. Не отвечает перевозчик и за порчу, утрату груза и багажа,

если к ним отсутствовал доступ или же если доступ стал возможным вследствие не зависящих от перевозчика обстоятельств.

Поскольку в подавляющем большинстве случаев хищение грузов на железнодорожном транспорте выявляется не в момент преступления, а спустя некоторое время, от нескольких часов до нескольких суток, то работу по их раскрытию и расследованию приходится вести по следам хищений, часть которых утеряна. Решающее значение в раскрытии рассматриваемых преступлений имеет знание технологии не просто железнодорожных перевозок, а каждого отдельного звена этой цепочки – от сдачи груза к перевозке до его получения адресатом. Хищения и недостачи груза могут быть выявлены при следующих операциях:

- 1) погрузочно–разгрузочные работы;
- 2) коммерческий осмотр транзитных составов на грузовых станциях;
- 3) приемка, сдача груза;
- 4) проверка в пунктах хранения, перевалки грузов.

Практика правоохранительных органов свидетельствует, что на ж/д транспорте, как правило, почти не бывает спонтанных краж, они замышляются теми или иными субъектами, продумываются варианты их совершения, и все это с обязательным учетом грузоперевозочного процесса. При этом возможны намеренное разрушение склада хранения груза, нарушения порядка и правил пломбирования объектов контейнеров, вагонов, нарушения при документальном оформлении грузоперевозочного процесса.

Сохранность, безопасность и своевременность доставки грузов является целью деятельности всей железнодорожной инфраструктуры совместно с ФТС РФ.

Еще одной проблемой выступает то, что таможенные органы входят в список наиболее коррумпированных государственных структур, что подтверждают статистические данные за последние годы, представленные в таблице 2.20. Согласно индексу восприятия коррупции, составляемым ежегодно международной неправительственной организацией Transparency International, в котором оценка 0 представляет максимальный уровень коррупции, а 100 –

минимальный, Российская Федерация в 2020 г. заняла 129 место из 179 мест, с индексом восприятия равно 30.

Таблица 26 – Динамика развития возбужденных уголовных дел по коррупционным преступлениям в Российской Федерации с 2016-2020 гг.

| Показатели | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------|-------|--------|--------|--------|
| Количество дел в отношении должностных лиц таможенных органов | 185 | 183 | 93 | 159 | 67 |
| Цепной темп прироста, в % | - | -1,08 | -49,18 | 70,97 | -57,86 |
| Базисный темп прироста, в % к 2016 году | 0,00 | -1,08 | -49,73 | -14,05 | -63,78 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [47]

Примечательно, что законодатель не дает определения понятию «коррупция», а перечисляет виды коррупционных преступлений. Следствием отсутствия четкого представления о том, что такое «коррупция» является применение неэффективных методов борьбы с ней.

Из приведенной выше таблицы нельзя сделать однозначный положительный вывод о том, что коррупционные преступления, совершаемые в таможенной сфере, идут на убыль. Несмотря на то, что в прошедшем году наблюдается резкое сокращение уголовных дел по коррупционным преступлениям, в 2019 года – обратная ситуация.

Кроме того, в приведенной таблице учитывается не количество совершенных преступлений коррупционной направленности за конкретный год, а количество возбужденных уголовных дел.

К сожалению, представленные в таблице данные, взятые с официальных отчетов Федеральной таможенной службы, не дают нам полной информации о том, что же на самом деле обстоит с коррупцией в таможенных органах. Другой интересный вопрос, который бы следовало рассмотреть для составления объективной картины о коррупции в таможенных органах: что же заставляет лиц,

идуших на совершение преступлений коррупционной направленности рисковать своим должностным положением, авторитетом, финансами – в случае назначения наказания в виде штрафа, а в некоторых случаях и свободой?

К наиболее частым причинам, подталкивающих должностных лиц совершать преступления коррупционной направленности можно отнести низкие заработные платы служащих, низкий коэффициент возможного карьерного роста, несоответствие в подборе и расстановке кадров.

Подводя итоги следует подчеркнуть, что проблема коррупции требует серьезного внимания со стороны государства. Тем не менее, сама по себе эта проблема более глобальная, чем может показаться на первый взгляд. Таможенная сфера – это лишь маленькая ее часть. Представляется, что корень самой проблемы запрятан глубоко, в нашем менталитете. Борьба с коррупцией – это прежде всего борьба с нашими убеждениями. Убеждениями, которые складывались на протяжении многих веков истории нашей страны.

Проанализировав показатели, можно сделать вывод о том, что в таможенных органах динамика преступлений коррупционного характера отличается существенной нестабильностью (рост-падение-рост), что свидетельствует о необходимости преобразования действующего механизма противодействия коррупции.

В таможенной службе коррупция приобретает большую опасность не только с точки зрения существенных финансовых потерь, но и с позиции нанесения угрозы бизнес-обществу и торгово экономическим отношениям страны. Для борьбы с взяточниками в структуре Федеральной таможенной службы созданы специализированные контролирующие подразделения, осуществляющие проверки среди штата должностных лиц таможенных органов на предмет оказания ими содействию в реализации коррупционных схем или их прямого участия в них. Необходимо подчеркнуть, что коррупция в области таможенного дела ведет к сокращению государственного бюджета, препятствует борьбе с незаконной торговлей, а также усугубляет ситуацию с международным

товарообменом. Увеличение транзакционных издержек, как следствие таможенной коррупции, влечет за собой сдерживание конкурентоспособности страны и ее предприятий, а также ослабляет интерес иностранных инвесторов. На наш взгляд, борьба с коррупцией в таможенных органах должна основываться не только на тотальном контроле со стороны специализированных подразделений, но и на оптимальном взаимодействии методов управления в рамках таможенного менеджмента. Тому есть две важные причины. Во-первых, доскональная, всеобъемлющая проверка каждого сотрудника невозможна из-за колоссальных затрат временных ресурсов. Во-вторых, контролирующие отделы, осуществляющие надзор над должностными лицами, также могут быть подвержены коррупции.

Еще одной проблемой в настоящее время выступает проблема долгого оформления процедуры транзита в электронной форме. Технология электронного декларирования транзитных товаров активно внедрялась таможенными органами на всей территории ЕАЭС. В 2020 году в рамках проводимого в таможенных органах государств – членов ЕАЭС эксперимента оформлено свыше 753 тыс. ЭТД, что в 1,7 раза превышает аналогичный показатель 2019 года (свыше 450 тыс. ЭТД). В 2020 году продолжена реализация в таможенных органах технологий автоматической регистрации и автоматизированного выпуска ЭТД.

Таблица 27 – Динамика и доля электронного декларирования транзитных товаров за 2015 – 2020 гг.

| Показатели | 2015 г | 2016 г | 2017 г | 2018 г | 2019 г | 2020 г |
|----------------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| Количество ТД | 561 325 | 950 125 | 1 010 862 | 950 935 | 948 960 | 925 420 |
| Количество ЭТД | 1 550 | 29 125 | 614 923 | 939 275 | 940 582 | 922 482 |
| Доля ЭТД, в % | 0,28 | 3,07 | 60,83 | 98,77 | 99,12 | 99,68 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [47]

Продолжена реализация пилотного проекта по обмену электронными документами при транзите товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, в котором принимают участие таможенные службы и национальные железнодорожные перевозчики России и Белоруссии. Пилотный проект

осуществляется по маршрутам перевозки Наушки (Российская Федерация) – Брест (Республика Беларусь), Наушки (Российская Федерация) – Колядичи (Республика Беларусь) и Наушки (Российская Федерация) – Орша (Республика Беларусь).

С января 2020 года в рамках указанного проекта российским таможенным органом (ЖДПП Наушки) осуществлен выпуск 2 552 ЭТД (1 872 ж/д вагона) в белорусские таможенные органы назначения (ЖДПП Брест, ЖДПП Колядичи и ЖДПП Орша).

Данный пилотный проект направлен на дальнейшее развитие транзитного потенциала России и в целом ЕАЭС, а также является механизмом достижения национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года²¹ в части сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России и увеличения объема таких перевозок.

При участии ФТС России в 2020 году начато внедрение технологии контроля за перемещением транзитных товаров с использованием навигационных пломб.

В рамках реализации Указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. №290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» и постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 г. №1877 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. №290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации» Минтранс России в марте 2020 года уполномочил ООО «Центр развития цифровых платформ» (далее – ООО «ЦРЦП») на совершение операций по наложению (снятию) электронных навигационных пломб (далее – ЭНП) при осуществлении транзитных перевозок товаров отдельных категорий.

В марте 2020 года ФТС России совместно с ООО «ЦРЦП» был разработан и утвержден регламент взаимодействия таможенных органов с оператором пломбирования. Для организации взаимодействия ОАО «РЖД» и таможенных органов при возникновении инцидентов с ЭНП в пути следования товаров ФТС

России совместно с ОАО «РЖД» и ООО «ЦРЦП» подготовлены Особенности взаимодействия железнодорожного перевозчика, таможенного органа и оператора пломбирования в пути следования товаров при возникновении инцидентов, связанных с применением электронной навигационной пломбы. 19 октября 2020 года заключено Соглашение об информационном взаимодействии между ФТС России и ООО «ЦРЦП», в соответствии с которым информационное взаимодействие с оператором пломбирования, а также мониторинг за транзитными перевозками товаров, перемещаемых с применением ЭНП, осуществляется непосредственно с автоматизированных рабочих мест должностных лиц таможенных органов.

В 2020 году осуществлено 8 629 автомобильных и железнодорожных перевозок отдельных категорий товаров через территорию Российской Федерации с использованием ЭНП. В присутствии должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, оператором пломбирования наложено 7 144 ЭНП, снято – 1 874.

В рамках реализации мероприятий по совершенствованию единой системы транзита ЕАЭС в течение 2020 года на площадке ЕЭК проводилась работа, направленная на внедрение навигационных пломб для отслеживания перевозок на пространстве ЕАЭС24. Разработан соответствующий проект соглашения, который в настоящее время проходит внутригосударственные процедуры согласования.

В стратегическом плане Всемирной таможенной организации первой целью является упрощение и гармонизация таможенных процедур в целях содействия развитию международной торговли. Отдельное внимание сконцентрировано на практике осуществления контейнерных перевозок с применением электронных навигационных пломб.

В связи с этим еще одной проблемой пока нерешенной ФТС РФ на данном этапе выступает применение инновационных технических средств таможенного контроля грузов в контейнерах.

Развитие мирохозяйственных связей в условиях рецессии пандемической ситуации, увеличение численности участников внешнеэкономической деятельности, приоритетно бизнес-структур, совершенствование таможенных процедур, расширение потенциала экспортно-импортных операций требуют от таможенных служб обеспечения малозатратного, оптимального по времени и эффективного таможенного контроля товаров и транспортных средств, пересекающих таможенную границу.

Ключевым элементом досмотровых процедур оперативных сотрудников таможен выступает использование соответствующих средств технического определения исполнения таможенного законодательства. Высокие результаты таможенной проверки достигаются задействованием инновационных технических средств, используемых при выполнении таможенных процедур. Причем для таможенного контроля каждого вида объектов, которые переходят государственную границу должны применяться строго определенные виды технических устройств. Грамотное оперирование возможностями технического комплекса, знание современных способов их применения на практике, овладение практическими умениями работы с ними обеспечивает компетентный уровень таможенного контроля, начиная с пресечения попыток нарушения требований таможенного регулирования и до выявления предметов контрабанды, контрафакта, социально опасных для населения страны и несущих угрозу национальной безопасности государства.

Включение инспекционно-досмотровых комплексов (далее – ИДК) и мобильных инспекционно-досмотровых комплексов (далее – МИДК) в единую информационную инфраструктуру таможенного дела, организация обмена своевременной информацией о контроле между таможенными службами и участниками, позволит оптимизировать таможенный контроль по времени, качеству проведения и его результативности.

Применение ТСТК осуществляется в целях выявления признаков нарушений таможенных правил. Среди современных технических устройств таможенного контроля представлены:

- средства радиационного контроля;
- интраскопическая техника, позволяющая обнаруживать вложения контрабандных товаров;
- средства поиска, применяемые при проведении осмотра товаров и транспортных средств без нарушения целостности обследуемого объекта;
- экспресс-анализаторы наркотических веществ и компрессоры детекторов, позволяющие выявить испарения с подозрительного участка.

Использование ТСТК является неотъемлемым инструментом в деятельности таможенных органов, с помощью которых обеспечивается предотвращение преступлений, роста объёмов контрабандной и контрафактной продукции, оружия, наркотических и взрывчатых веществ. К тому же, следует принять во внимание двойственность в работе таможенной службы. Во-первых, она должна пресекать поставку контрафактных и нелегальных грузов, с помощью тщательных проверок, а во-вторых должна повышать эффективность своей деятельности, которая невозможна без упрощения и сокращения времени прохождения процедуры таможенного досмотра. Поэтому, чтобы достичь высокой результативности контроля необходимо применение ТСТК, что и обуславливает актуальность представленной темы исследования.

Например, исходя из данных Челябинской таможни, входящей в состав Уральского таможенного управления на протяжении долгого времени свою эффективность в работе должностных лиц таможенных органов, показывает такое техническое средство, как ИДК.

В 2019 году челябинскими таможенниками проведено 19668 осмотров товаров с использованием ИДК. Под подозрение попали 480 объектов.

По выявленным нарушениям:

- возбуждено 128 дел об административных правонарушениях;

– установлено 14 фактов непредставления таможенному органу сведений, либо предоставление недостоверных сведений о перемещаемых товарах и транспортных средствах;

– проведены корректировки таможенной стоимости товаров на сумму более 102 тысяч рублей [47].

По результатам проведения таможенных осмотров с применением стационарного и двух мобильных ИДК были обнаружены незадекларированные товары:

- 21 400 нагреваемых табачных палочек;
- плодоовощная продукция 7494 килограмма;
- продукты питания 1184 килограмма;
- алюминиевые профили 1785 килограммов;
- 37 раритетных монет [47].

Было выявлено множество нарушений, по которым возбуждено 75 дел об административных правонарушениях и 2 уголовных дела. Также, выявлен 121 факт ввоза товаров, не указанных в товаросопроводительных документах, либо ввезенных с занижением веса. В 16 случаях принято решение об отказе в выпуске товаров, в связи отсутствием разрешительных документов для ввоза на территорию РФ.

Кроме этого, в 2020 году с помощью ИДК были обнаружены незаявленные товары, такие как:

- плодоовощная продукция 9,6 тонны;
- товары народного потребления 72,6 тонны;
- газобаллонный пистолет модели «MP-654K Baikal»;
- 233 рога сайгака;
- 15 фрагментов бивней мамонта;
- 20 золотых слитков (1272 г) стоимостью более 3,5 млн рублей;
- нефрит более 10 кг [35].

По данным фактам возбуждены дела об административных правонарушениях и уголовные дела.

Наряду с положительными качествами от применения ТСТК, имеется и отрицательная сторона, связанная с необходимостью импортозамещения. Уже к 2019 году таможи пополнились ТСТК отечественного производства. Это говорит о том, что данная сфера развивается и не стоит на месте.

В России эксплуатируются 72 инспекционно-досмотровых комплекса, из них 55 мобильных, 13 из которых – производства государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех». Из перспективных отечественных разработок, можно отметить портативный ионно-дрейфовый детектор «Кербер-т» (ПИДД «Керберт») – это сертифицированное техническое средство обеспечения транспортной безопасности, способствует обнаружению и идентификации взрывчатых веществ, обладает чувствительностью, которая позволяет определять наличие взрывчатых веществ и их компонентов.

Также не уступает качеству зарубежным аналогам и досмотровый видео комплект универсальный «Колибри» (далее – ДВУ «Колибри»). ДВУ «Колибри» предназначен для поисковой и досмотровой работы в экстремальных условиях. Позволяет проводить досмотр в труднодоступных местах с возможным прослушиванием и регистрацией всей работы. Может применяться при экстремально низких температурах, а это позволяет его применять в северных регионах России.

В настоящий момент Федеральная таможенная служба уже начала тестировать МИДК нового поколения на базе автомобиля «КАМАЗ». В модернизированной версии МИДК учли двухлетний опыт эксплуатации комплексов предыдущего поколения, а также были произведены некоторые необходимые доработки.

Благодаря таким комплексам, как МИДК, гораздо значительно повышается пропускная способность через границу и комфорт для граждан без ущерба для безопасности. К тому же, на качество досмотра не влияют размер или масса

автомобилей, плотность загрузки контейнеров, расположение перевозимых товаров.

Производство ИДК такого уровня смогли освоить всего несколько стран в мире. В России постоянно ведётся работа по наращиванию технических возможностей и мощностей, позволяющих производить достаточное количество таких машин в год. Благодаря опыту зарубежных стран, а также современным наработкам в РФ разработали собственную концепцию «интеллектуального» пункта. Стоит подчеркнуть, что реализация такого проекта в России потребует значительных затрат со стороны государства, но безусловно облегчит работу таможенных органов. Не смотря на самостоятельную отечественную сборку и разработку ТСТК, не удастся полностью отказаться от импортных комплектующих, поскольку нужна оптика зарубежного производства и программное обеспечение. Это приводит к проблеме связанной непосредственно с высокой стоимостью ремонта технических средств.

Для решения этой проблемы, стоит задуматься о создании собственного программного обеспечения и, соответственно, всех комплектующих. Без этого будет невозможно решать важные задачи, стоящие перед таможней. В этой области необходима дальнейшая модернизация и развитие технических средств, поскольку идёт активный рост торговли, и соответственно должно улучшаться качество таможенного контроля. В качестве основных перспектив развития технических средств таможенного контроля автор отмечает: замену импортного оборудования техническими средствами российского производства; осуществление концепции «интеллектуального» пункта пропуска, ставшего одним из ключевых элементов Стратегии развития таможенной службы до 2030 года; расширение производства комплектующих.

Остановимся на вышеобозначенных пунктах подробнее. Так, на Уральском таможенном посту из технических средств радиационного контроля применяются дозиметры индивидуального рентгеновского и гамма-излучений. Такой прибор,

как ДКГ–PM1610 предназначен для предотвращения незаконного перемещения радиоактивных и ядерных материалов.

Рентгеновское оборудование остается востребованным средством досмотра багажной и ручной клади, грузов и транспорта, позволяет обнаруживать взрывчатые вещества, детонирующие устройства и наркотические препараты.

Для визуального наблюдения непрозрачных тел в такой же среде используют «интроскопы», среди которых ИНСПЕКТОР 55/65ZX. Результаты исследований передаются на компьютер, обрабатывающий всю поступившую информацию.

При проведении досмотра товаров применяют эндоскопы, осветители и щупы. Досмотровый эндоскоп «ТАСК–Т» позволяет осматривать внутренние полости и пустоты у объектов с малыми входными отверстиями. Досмотровые зеркала позволяют изучать содержимое конструкции с большими входами. Досмотровые щупы предназначены для поиска вложений в объектах, допускающих «прокалывание» в товарных упаковках.

Таблица 28 – Формы и структура таможенного контроля с применением современных технических средств

| № | Формы таможенного контроля | Год | | | | | |
|---|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
| | | шт. | % | шт. | % | шт. | % |
| 1 | Проверка документов и сведений | 2661 | 23,5 | 2650 | 24,56 | 2700 | 24,16 |
| 2 | Таможенное наблюдение | 1700 | 15,03 | 1981 | 18,36 | 1780 | 15,93 |
| 3 | Таможенный осмотр | 1987 | 17,57 | 1750 | 16,22 | 1810 | 16,19 |
| 4 | Таможенный досмотр | 1761 | 15,57 | 1250 | 11,58 | 1610 | 14,40 |
| 5 | Проверка маркировки товаров, наличия на них идентификационных знаков | 789 | 6,98 | 763 | 7,07 | 770 | 6,89 |
| 6 | Таможенный осмотр помещений и территорий | 1200 | 10,61 | 1225 | 11,35 | 1238 | 11,08 |
| 7 | Таможенная проверка | 1213 | 10,72 | 1173 | 10,74 | 1269 | 11,35 |
| | Итого | 11311 | 100 | 10792 | 100 | 11177 | 100 |

Источник: составлено автором по данным статистики ФТС России [47]

На основе анализа данных по результатам работы Уральской таможни за период 2018–2020 гг., сделаны заключения, которые характеризуют формы и структуру реализуемого таможенного контроля. По результатам анализа табличных данных можно отметить, что проверка документов и сведений, осуществляемая в составе форм таможенного контроля, занимает более 24 %, работа по таможенному осмотру – 17,6 – 16,2 %, с незначительным изменением ее удельного веса в сторону понижения на 2 п.п. за период 2018–2020 гг.; работа по таможенному досмотру – 14,5 – 15,6 % с аналогичным вектором несущественного изменения в данной динамике. Таможенная проверка и осмотр помещений/территорий в структуре таможенного контроля устойчиво занимает порядка 11 %, а работа по проверке наличия на товарах идентификационных знаков около 7 %.

Одновременно, за анализируемый период времени существенно активизировалась работа по таможенному наблюдению (с применением таможенных средств технического контроля) уполномоченными должностными лицами таможенных органов за перевозкой товаров и транспортных средств. Причиной этому выступило ужесточение таможенного контроля для ввоза товаров из стран, в отношении которых установлены ограничения, поэтому увеличилось количество применения форм таможенного контроля с применением ТСТК [3].

Проведенный анализ в динамике контейнерных железнодорожных перевозок, их правового регулирования, таможенного оформления и проведения таможенного контроля в данной работе, позволили нам выделить шесть существенных проблем в данной области:

- управление рисками в системе таможенного досмотра контейнеров с грузами;
- отсутствие полного электронного документооборота между таможенными органами и транспортными компаниями;
- отсутствие единой информационной системы

– хищения на ж/д транспорте и коррумпированность таможенных органов в постах проверки;

– время оформления процедуры транзита в электронной форме.

В качестве основных направлений совершенствования совершения таможенных операций на железнодорожном транспорте можно предложить следующие:

1) Внедрение автоматизированной системы обработки грузов с использованием специального штрих-кода. При автоматизированной системе обработки грузов будет применяться специальный штрих-код, содержащий основные сведения о характеристиках товаров и их получателях. Штрих-код будет формироваться таможенным представителем государства — члена ЕАЭС и наноситься на инвойс. Далее, в пункте пропуска или на железнодорожной станции перевозчик или уполномоченное лицо импортера представляет коммерческий документ (например, инвойс) со штрих-кодом, а также иные товаросопроводительные документы. Затем проводится сканирование сотрудником таможенного органа штрих-кода через компьютерную систему таможенной службы государства. Компьютерная система расшифровывает код и производит сравнение с данными, предварительно внесенными таможенным представителем в систему. При этом система в автоматическом режиме осуществляет анализ перемещаемой партии товаров на предмет наличия признаков, свидетельствующих о возможном наличии таможенного риска. В том случае если таможенные признаки будут выявлены в отношении товара или участника ВЭД, необходимо будет осуществить определенные действия, направленные на выявление и минимизацию возникшей рискованной ситуации. Таким образом, данная автоматизированная система будет, с одной стороны, способствовать значительному сокращению времени совершения таможенных операций в отношении товаров на железнодорожной станции, с другой стороны - оказывать содействие развитию сотрудничества таможенных органов, железной дороги государств — членов ЕАЭС и субъектов ВЭД;

2) разработка программы организации контейнерной транспортировки. На основе действующего предварительного уведомления на железнодорожном транспорте данный программный продукт будет представлять собой следующую систему: контейнеры, предназначенные для отправки в ЕАЭС, предварительно будут оцениваться по критериям риска на иностранной железнодорожной станции до погрузки в вагоны. На основании обработанной предварительной информации будет осуществляться выборка тех контейнеров, которые требуют применения дополнительных форм таможенного контроля. Данные контейнеры с целью проверки информации о возможном таможенном риске сканируются на мобильном инспекционно-досмотровом комплексе на станции прибытия. В свою очередь, в случае возникновения рискованных ситуаций при проведении таможенных операций в отношении таких товаров, должностные лица таможенного органа, уполномоченные на проведение досмотровых операций, значительно сократят время на осуществление таможенных операций посредством четкого и достоверного сообщения о рискованных контейнерах с грузом для дальнейшего таможенного досмотра. Это в свою очередь будет способствовать тому, что вскрываться будут только те контейнеры, которые, согласно данной программе, являются рискованными.

И таким образом должностные лица таможенных органов будут минимизировать затраты перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя товаров при вскрытии всех контейнеров. Более того, сократится также время простоя для совершения таможенных операций в отношении данной категории грузоперевозок. Реализация указанных мер позволит в полном объеме использовать данные для системы управления рисками, повысить результативность взаимодействия участников ВЭД с таможенными и иными контролирующими органами государств – членов ЕАЭС, а также усилить интеграцию основных областей риска. Таким образом, правильно выстроенная схема совершения таможенных операций на железнодорожном транспорте будет способствовать росту внешнеторгового оборота государств-членов ЕАЭС,

привлечению транзитных перевозок, осуществляемых через территорию данных государств, а также свидетельствовать об эффективности деятельности таможенных органов, что непосредственно окажет положительное влияние на уровень доходов бюджетов государств.

Выводы по второй главе

Во-первых, во 2 главе изучены характеристики контейнерных перевозок, отмечены их преимущества и недостатки, проведен анализ контейнерных перевозок за 2015 – 2020 годы.

Во-вторых, сделан вывод о тенденции ежегодного увеличения количества и объема товаров, перемещаемых в контейнерах, показывают, что для дальнейшего развития перевозок в контейнерах существует огромный потенциал и можно прогнозировать их дальнейший рост. Это так же должно обеспечиваться совершенствованием таможенного контроля товаров, перевозимых в контейнерах.

В-третьих, серьезной проблемой на сегодняшний день стало причинение вреда при проведении таможенного контроля, которая непосредственно связана с проблемой управления рисками в системе таможенного контроля контейнерных перевозок. Именно неправильный порядок проведения таможенного контроля мы склонны считать одним из самых ярких примеров несоблюдения основополагающего принципа таможенного контроля, ведь это имеет негативные последствия для участника ВЭД.

В-четвертых, даны рекомендации по основным направлениям совершенствования совершения таможенных операций на железнодорожном транспорте.

3 НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

3.1 Возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом

В сегодняшних условиях рыночного хозяйствования наблюдается стремительный рост запроса на грузоперевозки, что является явным признаком успешно работающей экономики, а это способствует повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций. Опыт экономически развитых стран показывает, что повысить качество предоставления транспортно-экспедиционных услуг можно за счет внедрения новых технологий. В работе обозначены ряд проблем снижения эффективности проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом. Хотелось обратить отдельное внимание на проблеме сроков, которая существенно снижает конкурентные преимущества российских железнодорожных контейнерных перевозок. Проблема увеличения сроков как нами было отмечено связана и с логистическими проблемами перевозок, и с долгим временем досмотра груза со стороны таможенных органов, что обусловлено проблемами системы управления рисками и низкой эффективностью применения инновационных технологий в таможенном контроле.

В связи с этим данную проблему предлагается решать с трех сторон:

- применение зарубежного опыта ускоренных грузовых перевозок;
- применение зарубежного опыта управления рисками на базе аудита;
- применение зарубежного опыта внедрения инновационных технологий в таможенном контроле контейнерных перевозок.

Таблица 29 – Примеры внедрения зарубежного опыта

| Пример зарубежного опыта | Страна | Описание | Вывод |
|------------------------------------|----------|---|--|
| Опыт ускоренных грузовых перевозок | Германия | <p>Компания CargoBeamer также разрабатывает специализированный съёмный кузов CargoBeamer CBoXX, разделённый на несколько отсеков, расположенных на трёх уровнях, и предназначенный для загрузки 88 стандартными паллетами.</p> <p>Съёмный кузов предназначен для перевозки с помощью железнодорожных платформ, Съёмный кузов может быть легко переставлен по системе поперечной перегрузки с железнодорожных.</p> <p>Система перевозки с помощью съёмных кузовов CBoXX будет работать обособленно от существующей транспортнологистической системы. ISO-контейнеров</p> | <p>Применение кузова CBoXX в рамках системы CargoBeamer может обеспечить значительное сокращение срока перевозки грузов между Китаем, Россией и Европейскими странами. Система перевозки с помощью съёмных кузовов CBoXX будет работает обособленно от существующей транспортнологистической системы</p> |
| | Франция | <p>La Poste в рамках крупной реструктуризации своего бизнеса приняла решение перейти на перевозки в съёмных кузовах</p> | <p>Внедрение и использование съёмных кузовов при перевозке грузов</p> |
| | Италия | <p>Компания Mercitalia Fast запустила в эксплуатацию высокоскоростной поезд ETR 500 для грузовых перевозок между Неаполем и Болон</p> <p>Грузовой поезд ETR500 состоит из 12 вагонов и был переоборудован из пассажирского поезда под горизонтальную погрузку контейнеров размером 70x80x180 см.</p> | <p>В перспективе компания Mercitalia Fast планирует организовать высокоскоростные грузоперевозки до терминалов в городах, связанных высокоскоростной железной дорогой: Турин, Новара, Милан, Брешиа</p> |
| | Япония | <p>Поезда M250 обращаются по традиционной для Японии колее шириной 1067 мм и, соответственно, являются самыми быстрыми грузовыми поездами для узкой колеи</p> | <p>Использование самых быстрых поездов для узкой колеи</p> |

| Пример зарубежного опыта | Страна | Описание | Вывод |
|--------------------------|--------|---|---|
| | Китай | Высокоскоростной грузовой электропоезд, развивающий скорость до 350 км/ч. Полы вагонов оборудованы направляющими для перемещения грузов, а также точками фиксации для крепления контейнеров | Использование высокоскоростного электропоезда |

Источник: составлено автором самостоятельно

Исходя из опыта Германии предлагается рассмотреть создание похожего по формату съёмного кузова под грузовые операции с помощью стандартных погрузо-разгрузочных машин, и перевозку существующим автомобильным и железнодорожным подвижным составом, применяемым для этого съёмный кузов должен быть оборудован верхними и нижними фитингами, например под типоразмер 40-футов.

Рассмотрим зарубежный опыт внедрения инновационных технологий инспекционно-досмотрового комплекса в таможенном контроле контейнерных перевозок.

Для повышения эффективности таможенного контроля необходима дальнейшая интеграция инспекционно-досмотрового комплекса с единой автоматизированной информационной системой таможенных органов и системой управления рисками.

Практический опыт применения инспекционно-досмотровых комплексов уже накоплен рядом стран, среди которых Германия, Франция, Англия и другие. Однако, максимальной гибкостью и привлекательностью для решения задач по обследованию крупногабаритных грузов и транспортных средств выступают модификации стационарных ИДК – МИДК.

Привести в рабочее состояние МИДК можно за 15–60 минут. Такие комплексы уже используются в России и за рубежом. Например, МИДК прошли апробацию на отдельных объектах Олимпиады в Сочи, а также при строительстве Крымского

моста. В 2019 году «МИДК–9232» российского производства был экспортирован в Республику Мьянма.

ИДК и МИДК должны быть размещены во всех пунктах пропуска через государственную границу страны (морских, воздушных, автомобильных, железнодорожных) то есть в местах, где возможны таможенные правонарушения. Управление такой системой и электронный обмен информацией организуется по каналам ЕАИС таможенных органов. На ИДК и МИДК поступает информация в соответствии с СУР, об участниках ВЭД, перевозчиках, уже имевших правонарушения в таможенной области.

В электронном виде информационные материалы становятся доступными пользователям, а именно специалистам таможен, региональных таможенных управлений (далее – РТУ) и ФТС РФ. Организация взаимного обмена базой данных о рентгеновском обследовании товаров и транспортных средств с таможенными службами странпартнеров облегчает, упрощает и оптимизирует международное сотрудничество. Экономический эффект от внедрения ИДК И МИДК обеспечивается ростом поступлений импортных и экспортных пошлин в государственный бюджет и снижением таможенных правонарушений. Несмотря на бесспорные преимущества активной информатизации таможенного сообщества и заинтересованных лиц, следует проработать вопрос минимизации рисков, возникающих от возможных сбоев в работе программного обеспечения и несанкционированного доступа к конфиденциальным базам данных таможенных служб. Тем не менее, переход на безбумажный способ реализации форм таможенного контроля с применением современных средств технического обеспечения заложен в Стратегию развития таможенной службы до 2030 года. Отсюда, актуальность представленных трансформационных решений.

Рассмотрим зарубежный опыт электронного декларирования товаров.

Опыт других стран и международные нормативно-правовые акты, конвенции дают основу значительному количеству положений о взаимодействии таможенных органов с участниками внешней торговли. Минимизация издержек

при декларировании товаров – одна из основных целей для участников ВЭД и таможенных органов [32].

Мы полагаем, что координация экспортно-импортных потоков продукции выступает в качестве ведущей задачи взаимодействия участников ВЭД и служб таможни.

Варианты такого контакта непрерывно улучшаются и трансформируются, ведь инновационные технологии меняются благодаря научно-техническому прогрессу в организации внешнеэкономической деятельности и работе таможни.

Специфические таможенно-логистические формы взаимодействия в данном случае возникают из-за институциональной среды в области внешнеторговых отношений в нашей стране.

Зарубежный опыт показывает, что посредством информационных технологий достигаются: ускорение, упрощение, а также качество процесса таможенного декларирования товаров, создание подходящих условий при взаимодействии с участниками ВЭД, развитие инвестиционного климата в стране.

Современная Россия нацелена на развитие инновационной модели экономики, что предполагает создание новых экономических отношений, которые будут соответствовать всем требованиям качественного роста, предполагающего внедрение новых технологий в процессы транспортировки, производства, продажи товара, опирающиеся на интенсивные методы ведения хозяйственной деятельности. Важнейшим действием, влияющим на упрощение прохождения таможенных операций, явилось распространение практики электронного декларирования. Внедрение новых таможенных технологий (удаленный выпуск товаров, автоматический выпуск и предварительное информирование) максимально сокращает сроки проведения таможенных операций, что несомненно, способствует выполнению общегосударственных задач ускорению своевременности поступлений таможенных платежей и увеличению доходной части федерального бюджета страны.

Внедрение полного безбумажного документооборота, направленное на минимизацию сроков прохождения таможенного контроля, выгодно не только государству, но и участникам ВЭД ввиду ускорения процесса выпуска товара и завершения внешнеэкономической сделки. Прогрессивная технология электронного декларирования, помимо всего прочего, позволяет значительно сократить время обработки документов и, как следствие, минимизировать продолжительность простоя транспорта на границе.

В 2019 году подготовлен проект «Стратегии развития таможенной службы до 2030 года». Стратегическая цель выражается в создании «умной» таможенной службы, связанной с «искусственным интеллектом» и основанной на опыте других стран.

Необходимо понимать, что любая система управления направлена на то, чтобы те цели и задачи, которые стоят перед государственными органами, организациями, прочими организационными формированиями, были выполнены.

Стоит отметить, что существующий механизм регулирования международной внешнеэкономической деятельности направлен на разработку предложений, правил и норм осуществления ВЭД. Различные организации, которые осуществляют свою деятельность в рамках регулирования ВЭД, также разрабатывают и внедряют единые подходы для регулирования правоотношений в сфере ВЭД. Существующая система взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеторговой деятельности, предполагает использования современных электронных технологий для обработки представленных данных.

Таким образом, переход на полноценную систему электронного декларирования, безусловно, увеличивает эффективность деятельности таможенных органов. Но существуют некоторые вопросы во взаимодействии участников внешнеэкономической деятельности и таможни, решение которых отображено в Стратегии 2030. Основными векторами Стратегии развития до 2030 года являются:

- повышение уровня автоматизации всех процессов;

- однократность предоставления информации форм государственного контроля;
- цифровое преобразование технологий таможенного оформления и таможенного контроля;
- совершенствование системы таможенного транзита;
- модернизация инфраструктуры пунктов пропуска и другое.

Опираясь на вышеизложенное, стоит сделать вывод, что эволюция системы электронного документооборота в рамках Стратегии развития таможенной службы РФ до 2030 года отразится предполагаемым положительным эффектом в деятельности всех заинтересованных лиц.

Австралия: Австралийское образование таможенников интересно тем, что его практически полностью можно получить в онлайн-формате. Государственный университет Чарльза Стерта предлагает обучение в школе полиции, права, безопасности, таможни и управления в чрезвычайных ситуациях факультета гуманитарных наук курс соответствует международным требованиям для обеспечения общей базы для обучения всех студентов. Стоимость обучения \$ 19600 в зависимости от направления и кампуса + \$5000–\$10000 за проживание [44].

Но полученного образования бывает недостаточно для работы на определённой границе. И происходит это по вине (или же благодаря, если такая политика приводит к развитию торговых отношений) таможенной политике различных государств. Существует множество таможенных союзов – ЕС, ЕАЭС, Меркосур и др. Последний в переводе с испанского означает «Южно-американский общий рынок». В него входят такие страны, как Уругвай, Аргентина, Боливия и Парагвай.

Отметим лишь то, что и между союзами, которые формировались не одно десятилетие и, казалось бы, полностью закоренились как минимум по территориальному признаку, проходят международные торговые пути. Какие именно пути – автомобильные, железнодорожные, или же водные – не столь

важно. По этой причине таможенные союзы стараются или договариваться друг с другом, или же, если они не считают себя друзьями – усложнять жизнь стороне отличной от своей позицией через различные инструменты, как правило, экономического давления.

Если заглянуть в будущее, то даже в самых развитых странах не будет прекращается автоматизация процессов таможенного администрирования. И в этой сфере, к сожалению, никакой зарубежный опыт не сможет помочь. Причина этому – зарубежные компьютеры или же зарубежное программное обеспечение, на поддержание которого нужно выделять определённое финансирование. То есть это определённая утопия, где вся таможня работает на одной операционной системе и все страны в равных долях финансируют эту деятельность. Но стоит сделать шаг в сторону – и у нас уже будет антиутопия с миром, поделённым на несколько частей и странами, которые должны выплачивать % ради пользования услугами такой системы.

Подводя итоги, не следует занижать ценность ЕАЭС. Евразийский экономический союз имеет очень выгодное географическое положение, он располагается между двумя крупнейшими регионами – Европейским союзом и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Это дает нам конкурентное преимущество в качестве экономического моста между Востоком и Западом, Европой и Азией.

Важным фактором экономического сотрудничества является также единая инфраструктура. Транспортный коридор Восток–Запад должен развиваться за счет общих инвестиций, направленных на улучшение взаимодействия. А «улучшение взаимодействия» можно понимать по-разному – от ускорения таможенных операций до нахождения новых торговых партнёров в местах, которые до открытия нового торгового пути казались слишком далекими[35]

Зарубежный опыт таможенного администрирования с учетом зарубежных принципов таможенного аудита.

Развитие внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации является стратегически важным приоритетом, что объясняется всевозрастающим

интересом предпринимательского бизнес-сообщества к осуществлению внешнеторговых операций. Посредством использования экспортных операций крупные отечественные компании-производители топливно-ресурсных товаров осуществляют поставки в более чем 50 стран мира, охватывая таким образом около 16,5 % глобального внешнеторгового оборота. Такая значительная доля Российской Федерации во внешнеторговом обороте объясняется не только природно-географическими и климатическими особенностями нашей страны, но и выгодными с финансовой точки зрения условиями внешнеторговых контрактов, по которым осуществляется экспорт. Выигрышное положение российских экспортеров во многом объясняется сравнительно невысокой себестоимостью выпускаемой или добываемой продукции по сравнению с зарубежными аналогами.

Однако справедливости ради стоит отметить, что современное состояние экспортной составляющей внешнеторговой деятельности России характеризуется небольшим спадом на фоне всеобщего падения мирового ВВП, вызванного продолжительными локдаунами и ограничениями движения товаров по всему миру в связи с пандемией новой коронавирусной инфекции. Подтверждением вышесказанного является замедление темпа роста доли экспорта России в мировом экспорте в период с 2018 по декабрь 2020 года.

С падением интенсивности внешнеторгового оборота значимость таможенного регулирования внешнеторговой деятельности в части организации экспортного контроля несколько не снизилась, поскольку ввиду образовавшихся дополнительных ограничений возникла положительная динамика административных правонарушений и даже экономических преступлений в сфере таможенного дела.

Аудит в широком смысле характеризуется как комплексный институт, которому свойственны признаки процесса контроля. Виды аудиторских услуг, в том числе перечень сопутствующих аудиту услуг, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере аудиторской деятельности [34].

Целями внутреннего финансового аудита в ФТС России являются: оценка надежности внутреннего финансового контроля и подготовка рекомендаций по повышению его эффективности; подтверждение достоверности бюджетной отчетности и соответствия порядка ведения бюджетного учета методологии и стандартам бюджетного учета, установленным Министерством финансов Российской Федерации – подготовка предложений о повышении экономности и результативности использования бюджетных средств.

В рамках таможенного контроля экспортных поставок товаров из Российской Федерации за рубеж отдельным инструментом, позволяющим заблаговременно контролировать недобросовестных экспортеров, является аудит экспортных операций.

Главным образом данный вид таможенного контроля экспортных поставок направлен на оценку качества подготовленной компаниями-контрагентами внешнеторговой отчетности, влияющей на качество принимаемых компаниями экспортерами управленческих решений.

Аудиторские проверки главным образом ориентированы на подтверждение достоверности, предоставляемой компаниями-экспортерами таможенным органам. Однако в сложившихся реалиях стоит уделить особое внимание на глубокий анализ деятельности компаний, занимающихся экспортом продукции с точки зрения контроля соблюдения последними валютного, таможенного, налогового, бюджетного законодательства Российской Федерации.

Непосредственно аудиторская проверка охватывает анализ бухгалтерской отчетности компании-экспортера по основным финансово-экономическим показателям. Таможенный аудит экспортных операций представляет собой коммерческую деятельность, связанную с реализацией и последующим вывозом за пределы Евразийского экономического союза товаров, произведенных или

полученных естественным путем (если речь идет о минеральных ресурсах) на территории Союза.

Основными задачами при осуществлении таможенного аудита экспортных операций являются:

- проверка достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности;
- подтверждение соблюдения законодательства при совершении хозяйственных операций в отношении предметов сделки (экспортируемых товаров);
- оценка эффективности хозяйственной деятельности проверяемого субъекта и подтверждение возможности осуществления им внешнеторговых операций исходя из анализа его финансового состояния;

Основным недостатком аудита экспортных операций на сегодняшний день является недостаточное использование полного инструментария в силу неурегулированности и незакрепленности многих способов проверки.

Так, целесообразно осуществлять аудит внешнеторгового контракта, как основного источника условий и правовых оснований для конкретной экспортной операции, совершаемой с товарами компаниями при их продаже за рубеж.

Особое внимание стоит уделить проверке во внешнеторговом контракте условий налогообложения предмета сделки и таможенного регулирования экспортной операции, так как от этого могут зависеть фискальные риски.

Итак, нами были выявлены ряд возможностей применения зарубежного опыта для повышения эффективности контроля товаров, перевозимых в ж/д контейнерах:

- зарубежный опыт ускоренных грузовых перевозок по странам;
- зарубежный опыт внедрения инновационных технологий инспекционно-досмотрового комплекса в таможенном контроле контейнерных перевозок;
- зарубежный опыт электронного декларирования товаров;
- зарубежный опыт таможенного администрирования с учетом зарубежных принципов таможенного аудита.

3.2 Совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом

Для решения выше выявленных в работе проблем нами предлагаются следующие мероприятия:

- совершенствование технических средств таможенного контроля груза в контейнерах;
- внедрение средств автоматизированного контроля при досмотре товаров в контейнерах железнодорожным транспортом;
- мероприятия по борьбе с коррупцией;
- повышение специальной подготовки будущих специалистов таможенного контроля груза в контейнерах службы ФТС России;
- увеличение кинологов с собаками;
- разработка перспективных моделей железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу;
- осуществления контейнерных перевозок с применением электронных навигационных пломб.

Основными способами решения данных проблем могут быть следующие методы:

1) взаимное признание результатов таможенного контроля в совокупности с применением электронных навигационных пломб может быть осуществлено на примере осуществления транзитной перевозки в направлении Китай – ЕС – Китай через центральный Евразийский коридор, проходящий по территории Республики Казахстан, Российской Федерации, а также Республики Беларусь в направлении государств Европейского союза;

2) применение навигационных пломб будет способствовать обеспечению контроля за сохранностью грузов при их перевозке, предотвращению возможных случаев противоправных действий после осуществления контрольных операций таможенных органов, а соответственно и будет служить одним из основных критериев взаимного признания результатов таможенного контроля

таможенными органами государств – членов ЕАЭС. С ее помощью цепочку перевозок смогут в режиме онлайн отслеживать все заинтересованные стороны – как со стороны государственных органов, так и со стороны компаний грузоотправителей, а также грузополучателей. В настоящее время для обеспечения большей сохранности грузов при их транспортировке железнодорожным и иными видами транспорта используются запорно-пломбировочные устройства (далее – ЗПУ), предназначенные не только для контроля доступа, но и для запираения всех типов контейнеров и грузовых вагонов, которые в соответствии с действующими правилами перевозки грузов подлежат обязательному пломбированию;

3) использование технических средств, реагирующих на движение, изменение объема, несанкционированный доступ к системе, в том числе с использованием лазерного и компьютерного оборудования;

4) использование поисковых собак во время проверок;

5) использование камер наружного наблюдения в местах отстоя и погрузки пассажирских вагонов и локомотивов;

б) розыскные собаки:

– использование информационных технологий при совершении таможенных операций (электронное декларирование и информирование);

– программное использование системы управления рисками;

– инновационные технические системы таможенного контроля;

7) внедрение принципа примата электронных документов и информации в электронном виде при построении таможенных технологий и подготовке нормативных правовых актов;

8) документы и (или) сведения, необходимые для пересечения границы, представляются только в таможенный орган (за исключением пограничного контроля);

9) использование интегрированных информационных, программных и технических средств, автоматизирующих функции государственного контроля в

пунктах пропуска через таможенную границу, что позволяет таможенному органу принимать решение о перевозимых товарах;

10) сокращение времени обработки транспортных средств на контрольно-пропускном пункте, если дополнительная проверка не требовалась;

11) создание механизмов расширенного использования предварительной информации для обработки железнодорожных составов в пунктах пропуска;

12) расширение информационного обмена и взаимодействия таможенных органов государств-членов ЕАЭС по уголовным и административным делам в сфере таможенного дела

Остановимся подробнее на внедрение инноваций в технологии таможенного контроля. Таможенная служба Российской Федерации была и остается одним из самых активных пользователей новейших технологий, поскольку без них не будет соответствовать общепризнанным международным стандартам в сфере таможенного права. Вне зависимости от вида инновация, а их, кроме технических, достаточно много, в основе всегда лежит функция изменения. Касательно технических инноваций выделяют следующие виды [11]:

- базовые – создание абсолютно нового продукта, не имеющего прототипа;
- улучшающие – создание нового продукта, используя модель изобретения;
- частные – создание нового продукта на основе технического или организационного решения.

В рамках таможенного дела преследуется цель внедрения новых технологий, что позволит наиболее эффективно произвести таможенный контроль. Стратегия развития таможенной службы, которая рассчитана до 2030 года, так же подтверждает это утверждение, связывая направление развития таможенной службы с улучшением таможенного администрирования.

Данное совершенствование системы необходимо для того, чтобы ускорить и упростить перемещение товаров через таможенную границу путем использования искусственного интеллекта и различных новшеств в сфере научно-технического прогресса, регистрация и определение компаний, осуществляющих какие-либо

действия в таможенной сфере. Необходимо отметить, что установка и использование данных систем обязательно для предприятий, находящихся в странах-участницах союза [22].

Подобно данным системам в Российской Федерации действует абсолютно интегрированная и связанная с системами таможенных служб определенных государств система «Калининградский транзит», чья особенность состоит в том, что она подключила к информационной системе стран Европейского союза страну, не входящую в него [13].

Технические инновации подобного рода позволили решить многие проблемы Таможенной службы РФ. В особенности это касается контроля перемещения транспорта и крупногабаритных грузов, ведь данная сфера требовала затрат большого количества сил и времени для того, чтобы совершить разгрузочно-погрузочные действия. Используя в качестве основы пример европейских государств и создавая свои информационные системы контроля, Таможенные органы минимизировали затраты, а также и сократили численность таможенных правонарушений путем создания инспекционно-досмотровых комплексов [34].

Под инспекционными досмотровыми комплексами понимается средство таможенного контроля, необходимое для получения анализа содержимого транспортных средств и крупногабаритных грузов. Применение ИДК значительно повысило эффективность по выявлению недостоверного декларирования [25]. На данный момент подлежат эксплуатации около 60 ИДК, среди которых около 17 являются стационарными, а остальные – мобильные, однако количество подобных комплексов растет из года в год. Так же необходимо учитывать рост эффективности в использовании ИДК как в связи с накоплением опыта применения, так и из-за улучшения качества изображений, воспроизводимых данным комплексом [36].

Касаемо выдаваемых ИДК рентгеновских изображений можно сказать, что их качество не способно донести большое количество информации об объектах, находящихся внутри груза или транспорта и в связи с этим на данный момент

перед специалистами стоит задача по улучшению качества картинки, повышение ее информативности.

К направлениям повышения информативности рентгеновских изображений можно отнести [36]:

1) преобразование монохромных изображений в подобие цветных – в данном случае делается упор на то, что человеческий глаз более восприимчив именно к цветным картинкам;

2) повышение контрастных характеристик и разрешения в оборудовании ИДК – позволит оператору распознать даже мелкие детали и предметы из не особо плотного материала.

Данные направления имеют свои недостатки, и потому перечень не является окончательным.

Пример с таможенным контролем перевозки крупногабаритных грузов и транспортных средств не единственный пример внедрения инноваций в сферу таможенного контроля, но он наиболее ярко показывает скорость повышения уровня проведения данного контроля, который напрямую связан с обеспечением экономической безопасности нашей страны.

Внедрение ИТ-технологий. Однако, надо отметить, что при переходе к шестому технологическому укладу будут формироваться интегрированные транспортные сервисы 4 и 5 PL, где цепь поставок будет пронизывать различные рынки с разными видами конкуренции. Но и при таких условиях максимальная результативность рынка грузовых железнодорожных перевозок возможна при монополии, при этом технология организации перевозочного процесса будет максимально эффективна при централизованном управлении, что позволит применять лучшие технологические решения (например, «Регулировка»). Свободная конкуренция необходима при оперировании в смешанном сообщении (модальных перевозках), в местах стыковки и переработке грузов товаропотоков (в Хабах), на первой и последней мили логистической цепи. Но это будет уже не рынок грузовых железнодорожных перевозок, а рынок интегрированного

комплексного логистического сервиса. Этот рынок формируется сегодня, сдерживает его формирование только отсутствие необходимой логистической инфраструктуры и интегрированной технологии перевозочного процесса в смешанном сообщении. Можно спорить, но интеграционные процессы в экономике и переход к новому технологическому укладу, возможности ИТ, создают предпосылки к трансформации и консолидации видов транспорта в одну отрасль.

Подводя итоги отметим, что предполагаемый эффект от реализации предлагаемых мероприятий существенно выше затрат на них.

Таблица 30 – Предполагаемый эффект от реализации предлагаемых мероприятий

| Для государства | Для сообщества |
|--|---|
| Унификация таможенного администрирования на основе положений Всемирной таможенной организации | Четкие требования в рамках таможенного законодательства |
| Создание эталона коммуникационных систем и автоматизированной деятельности в рамках Евразийского экономического союза | Конкурентные преимущества для добросовестных участников таможенного контроля |
| Безопасное осуществление процедур таможенного контроля кинологической службы ФТС России | Искоренение дискриминации при осуществлении таможенного контроля |
| Воздействие на глобализацию мировой торговли без ущерба внутреннему рынку и отечественному производителю | Минимизация сроков таможенного контроля |
| Рациональное использование ресурсов таможенных органов, таможенное администрирование является экономически эффективным для государства | Повышение привлекательности российского рынка для осуществления внешне-экономической деятельности |

Источник: составлено автором

Только разработка эффективных мероприятий, направленных на устранение выше указанных недостатков, выявленных в деятельности кинологической службы ФТС России, позволит существенно повысить эффективность проведения таможенного контроля, осуществляемого кинологической службой ФТС России.

Итак, в третьей главе обозначены возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля в ж/д контейнерах.

Для решения выше выявленных в работе проблем нами предлагаются следующие мероприятия:

- совершенствование технических средств таможенного контроля груза в контейнерах;
- внедрение средств автоматизированного контроля при досмотре товаров в контейнерах железнодорожным транспортом;
- мероприятия по борьбе с коррупцией;
- повышение специальной подготовки будущих специалистов таможенного контроля груза в контейнерах службы ФТС России;
- увеличение кинологов с собаками;
- разработка перспективных моделей железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу;
- осуществления контейнерных перевозок с применением электронных навигационных пломб.

Только внедрение предлагаемых эффективных мероприятий, направленных на устранение выше указанных недостатков позволит существенно повысить эффективность проведения таможенного контроля товаров в контейнерах железнодорожным транспортом. Предполагаемый эффект от реализации предлагаемых мероприятий существенно выше затрат на них. Для государства получаемый эффект связан с унификацией таможенного администрирования на основе положений Всемирной таможенной организации, создание эталона коммуникационных систем и автоматизированной деятельности в рамках Евразийского экономического союза, безопасное осуществление процедур таможенного контроля товаров в контейнерах железнодорожным транспортом, воздействие на глобализацию мировой торговли без ущерба внутреннему рынку и отечественному производителю.

Для сообщества данный эффект будет выражаться в отсутствии дискриминации при осуществлении таможенного контроля, в минимизации сроков таможенного контроля товаров в контейнерах железнодорожным транспортом, в повышении привлекательности российского рынка для осуществления внешне-экономической деятельности.

Выводы по третьей главе

В третьей главе обозначены возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля в ж/д контейнерах.

Во-первых, для решения выше выявленных десяти проблем проведения таможенного контроля в ж/д контейнерах нами предлагаются следующие мероприятия:

- совершенствование технических средств таможенного контроля груза в контейнерах;
- внедрение средств автоматизированного контроля при досмотре товаров в контейнерах железнодорожным транспортом;
- мероприятия по борьбе с коррупцией;
- повышение специальной подготовки будущих специалистов таможенного контроля груза в контейнерах службы ФТС России;
- увеличение кинологов с собаками;
- разработка перспективных моделей железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу;
- осуществления контейнерных перевозок с применением электронных навигационных пломб.

Во-вторых, нами были выявлены ряд возможностей применения зарубежного опыта для повышения эффективности контроля товаров, перевозимых в ж/д контейнерах: зарубежный опыт ускоренных грузовых перевозок по странам; зарубежный опыт внедрения инновационных технологий инспекционно-досмотрового комплекса в таможенном контроле контейнерных перевозок; зарубежный опыт электронного декларирования товаров; зарубежный опыт

таможенного администрирования с учетом зарубежных принципов таможенного аудита.

В-третьих, направлениями повышения информативности рентгеновских изображений выступают:

– преобразование монохромных изображений в подобие цветных – в данном случае делается упор на то, что человеческий глаз более восприимчив именно к цветным картинкам;

– повышение контрастных характеристик и разрешения в оборудовании ИДК – позволит оператору распознать даже мелкие детали и предметы из не особо плотного материала.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В теоретической части исследования представлены основные аспекты специфики таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом. В работе раскрыты особенности таможенного декларирования товаров при их перевозке в контейнерах, рассмотрены особенности транспортной логистики контейнерных перевозок и выявлены проблемы таможенного оформления контейнерных перевозок при взаимодействии различных видов транспорта.

Было показано, что таможенное оформление контейнера является длительным и трудоемким процессом, сопровождающимся соблюдением установленных норм и требований действующего законодательства Российской Федерации. Процесс основан на регистрации груза с предоставлением расширенного пакета документов, позволяющих осуществлять перемещение товаров по территории Российской Федерации и за ее пределы. Таможенное оформление контейнера включает в себя установленные законодательством этапы, которые могут варьироваться в зависимости от особенностей и специфики перевозимого товара.

Во второй главе проведен анализ таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом, представлена характеристика контейнерных перевозок ж/д транспортом, проведен анализ контейнерных перевозок ж/д транспортом в РФ в 2015 - 2020 гг. и выявлены проблемы таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

В работе сделан вывод о тенденции ежегодного увеличения количества и объема товаров, перемещаемых в контейнерах, показывают, что для дальнейшего развития перевозок в контейнерах существует огромный потенциал и можно прогнозировать их дальнейший рост. Это так же должно обеспечиваться совершенствованием таможенного контроля товаров, перевозимых в контейнерах.

В работе обозначены проблемы, которые сводятся к тому, что поскольку безостановочное и безопасное движение грузов является немаловажным

принципом международной торговли то существующая на сегодня система таможенного транзита не идеальна, поэтому все ещё существует большая вероятность подделки или незаконного провоза груза в контейнерах.

Результатом выпускной квалификационной работы стала третья глава, в которой обозначены возможности применения зарубежного опыта проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом; разработаны способы совершенствования таможенного контроля товаров, перемещаемых в контейнерах железнодорожным транспортом.

Проведенный анализ в динамике контейнерных железнодорожных перевозок, их правового регулирования, таможенного оформления и проведения таможенного контроля в данной работе, позволили нам выделить шесть существенных проблем в данной области: управление рисками в системе таможенного досмотра контейнеров с грузами; отсутствие полного электронного документооборота между таможенными органами и транспортными компаниями; отсутствие единой информационной системы; хищения на ж/т транспорте и коррумпированность таможенных органов в постах проверки; время оформления процедуры транзита в электронной форме.

Для решения выше выявленных в работе проблем нами предлагаются следующие мероприятия: совершенствование технических средств таможенного контроля груза в контейнерах; внедрение средств автоматизированного контроля при досмотре товаров в контейнерах железнодорожным транспортом; мероприятия по борьбе с коррупцией; повышение специальной подготовки будущих специалистов таможенного контроля груза в контейнерах службы ФТС России; увеличение кинологов с собаками; разработка перспективных моделей железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу; осуществления контейнерных перевозок с применением электронных навигационных пломб.

Нами были выявлены ряд возможностей применения зарубежного опыта для повышения эффективности контроля товаров перевозимых в ж/д контейнерах:

зарубежный опыт ускоренных грузовых перевозок по странам; зарубежный опыт внедрения инновационных технологий инспекционно-досмотрового комплекса в таможенном контроле контейнерных перевозок; зарубежный опыт электронного декларирования товаров; зарубежный опыт таможенного администрирования с учетом зарубежных принципов таможенного аудита.

Только внедрение предлагаемых эффективных мероприятий, направленных на устранение выше указанных недостатков позволит существенно повысить эффективность проведения таможенного контроля товаров в контейнерах железнодорожным транспортом. Предполагаемый эффект от реализации предлагаемых мероприятий существенно выше затрат на них. Для государства получаемый эффект связан с унификацией таможенного администрирования на основе положений Всемирной таможенной организации, создание эталона коммуникационных систем и автоматизированной деятельности в рамках Евразийского экономического союза, безопасное осуществление процедур таможенного контроля товаров в контейнерах железнодорожным транспортом, воздействие на глобализацию мировой торговли без ущерба внутреннему рынку и отечественному производителю, в минимизации сроков таможенного контроля товаров в контейнерах железнодорожным транспортом, в повышении привлекательности российского рынка для осуществления внешне-экономической деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 «Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993. – ред. 01.07.2020. г.

2 «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 № 14ФЗ – ред. от 09.03.2021. г.

3 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» – ред. от 01.01.2018. г.

4 Федеральный закон от 03.08.2018 №289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» – ред. от 13.07.2020. г.

5 Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» – ред. от 08.12.2020. г.

6 Федеральный закон от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» – ред. от 23.11.2020. г.

7 Аксянова, Г.М. Повышение эффективности организации контейнерных перевозок на железнодорожном транспорте // в сборнике: дни студенческой науки. Сборник материалов 47-й научной конференции обучающихся СамГУПС. 2020. С. 3-5

8 Артамонова, М.Ю., Землянкин Д.А. цифровизация контейнерных перевозок на железнодорожном транспорте как новый этап развития логистики в России // Научные проблемы водного транспорта. 2020. № 65. С. 89-99.

9 Асабина, Е.Ю. Основные аспекты проблемы загруженности и привлечение грузов в контейнерах на железнодорожный транспорт // В сборнике: Фундаментальные научные исследования. Сборник научных трудов по материалам XXVIII Международной научно-практической конференции. Анапа, 2020. С. 4-7.

10 Бабченко, В.С. Осуществление таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом // Студенческий вестник. 2019. № 22-2 (72). С. 44–47.

11 Бакаева, О.Ю. Таможенное право России. М.: Экономистъ. 2011 – 108 с.

12 Бекашев, К. А. Таможенное право / К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев. – М.: Проспект, 2016. – 328 с.

13 Бочаров, Е.В. Таможенное регулирование и таможенный контроль. М.: Приор. 2012 – 22 с.

14 Брянцев, П.Т. Оптимизация и сокращение сроков при проведении таможенного контроля в железнодорожных пунктах пропуска/ П.Т. Брянцев // Государство и право. – 2015. – №12. – с. 41.

15 Вериги, С.А., Кудряшов А.Б., Панина Е.А. Проблемы таможенного контроля на транспорте (на примере железной дороги) // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 1А. С. 61–70.

16 Витюк, В.В., Киприянова Д.В. Предварительное информирование о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 3 (76). С. 23–31.

17 Волкова, В.И., Никифорова Г.И., Фёдорова Н.Б. Проблемы развития железнодорожных контейнерных перевозок // Наука и образование транспорту. 2020. №1. С. 98–101.

18 Деменкова, Я.А. Функциональное назначение технических средств таможенного контроля при таможенном наблюдении и таможенном досмотре // Наука XXI века: актуальные направления развития. 2021. №1–2. С. 270–274.

19 Дроздова, С.А. Таможенное право: учебное пособие / С.А. Дроздова. – С.: ИЦ Интермедия, 2019. – 276 с.

20 Ентаев, М.А., Кубрикова Ю.А. Особенности совершения таможенных операций и таможенного контроля при перемещении товаров железнодорожным транспортом // В сборнике: Управление экономическими системами в условиях

инновационных преобразований. Сборник научных трудов 57-ой научно-практической конференции преподавателей, научных работников и аспирантов. 2018. С. 104–107.

21 Епифанцева, Л.А. Проблемы, возникающие при проведении таможенного контроля при перемещении товаров железнодорожным транспортом, и пути их решения / Л.А.Епифанцева // Студенческий форум: электрон. научн. журн. – 2018. – №6 (27). – с. 41.

22 Зубкова, Ю.В., Юдникова Е.С. Методика выявления возможностей для организации контейнерных перевозок и пути их реализации // Молодая наука Сибири. 2020. №4 (10). С. 131–137.

23 Киракосян, Л.А. Основные проблемы контейнерных перевозок на железнодорожном транспорте // В сборнике: Приоритетные и перспективные направления научно-технического развития Российской Федерации. Материалы I-й Всероссийской научно-практической конференции. 2018. С. 183–186.

24 Клименко, Д.С. Разработка механизмов в сфере железнодорожной транспортировки товаров через таможенную границу ЕАЭС // Экономика и социум. 2019. №5 (60). С. 664–666.

25 Кузовкина А.А., Кутузова О.В. Перспективы контейнеризации перевозок грузов на железнодорожном транспорте // В сборнике: Образование - Наука - Производство. Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. 2020. С. 242-247.

26 Курашева А.Г. Специфика краж на железнодорожном транспорте // Транспортное право и безопасность. 2021. №1 (37). С. 97–104.

27 Логвинова, М.А., Найденов В.И. Анализ современного состояния сферы контейнерных перевозок // Экономическая среда. – 2021. – №1 (35). – С. 13–18.

28 Лучин, Е.А. Направления развития информационно-технического обеспечения таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом // Международный научный студенческий журнал. 2017. № 4. С. 216-219.

29 Малышенко, Ю.В. Таможенное декларирование и предварительное информирование в электронной форме: учебное пособие / Ю.В. Малышенко. – С.: ИЦ Интермедия, 2018. – 320 с.

30 Масмисенко, Д.И. Совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу железнодорожным транспортом // Международный научный студенческий журнал. 2017. № 5. С. 334–340.

31 Немирова, Г. И. Таможенный контроль после выпуска товаров: практикум / Г. И. Немирова; РТА. Москва: РИО РТА, 2019. – 94 с.

32 Образцова, В.Р., Новикова У.К. Преимущества контейнерных перевозок по территории России на железнодорожном транспорте // В сборнике: Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. 2019. С. 112–117.

33 Переверзева, Е.А., Кныш С.В., Рыбалкина Е.О. Особенности таможенных операций в отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом // Экономика и социум. – 2016. – №12 (31). – с. 115.

34 Попова, Н.С. Повышение качества проведения таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом // Международный научный студенческий журнал. 2018. №6. С. 51–517.

35 Попова, Л.И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учебное пособие для вузов / Л.И. Попова. – М.: ЮРАЙТ. – 2019. – с. 9.

36 Репина С.И. Проблемы, возникающие при проведении таможенного контроля при перемещении товаров железнодорожным транспортом и пути их решения // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2019. №12-4 (39). С. 132–134.

37 Сенотрусова, С.В. Таможенный контроль: Учебное пособие. М.: – «Магистр», «Инфра-М», 2013. – 215 с.

38 Скударнова, А.Д. особенности проведения таможенного контроля при прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом // В сборнике: Актуальные проблемы таможенного дела в условиях

функционирования Евразийского экономического союза. Сборник материалов секции факультета таможенного дела XI Международной научно-практической конференции. 2020. С. 235–239.

39 Толстая, Е.Л. Направления развития информационно-технического обеспечения таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом // Международный научный студенческий журнал. 2020. № 10. С. 384-387.

40 Филатов, В.О., Мешечкина Р.П. Содержание, сущность таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, и теоретические аспекты его совершенствования // В сборнике: Современная студенческая наука: актуальные задачи, проблемы и перспективы. Материалы международной студенческой научной конференции. В 5-ти частях. 2019. С. 125-134.

41 Чернявский, А.Г. Таможенное право : учебник / А.Г. Чернявский. 2-е изд., перераб. и доп. М. : ЮСТИЦИЯ, 2016. – 115 с.

42 Чистохина, К.В. Организация и проблематика таможенного контроля товаров, перемещаемых через границу ЕАЭС железнодорожным транспортом // Синергия Наук. 2020. №54. С. 268-280.

43 Шестак, О.Н., Мартиновская А.М. Направления совершенствования организации таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС железнодорожным транспортом // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). 2019. №1 (12). С. 174-180.

44 Шмакова А.С., Бажина М.А. Особенности ответственности участников по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом // Уральский журнал правовых исследований. 2020. №2 (9). С. 80-103.

45 Официальный сайт Федеральной таможенной службы [Электронно-цифровой ресурс]. – Режим доступа: www.customs.ru. – (дата обращения: 11.05.2021).

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Программа развития высокоскоростных железнодорожных линий в России

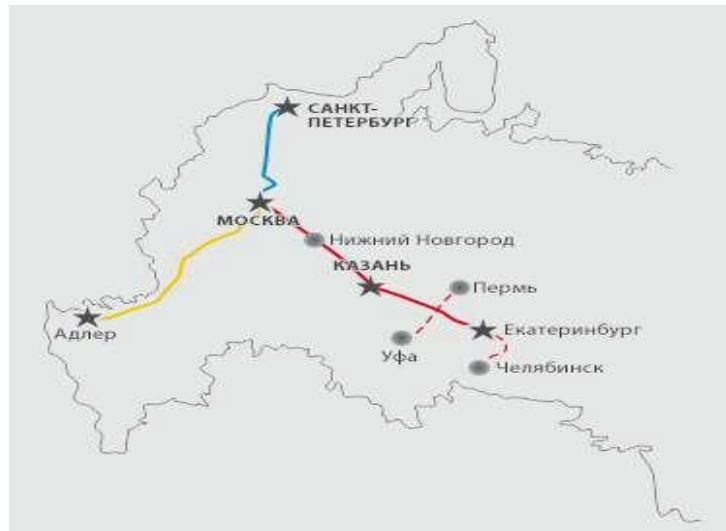


Рисунок А.1 – Проект строительства высокоскоростных железнодорожных линий в России



Рисунок А.2 – ВСЖМ-1 Москва-Санкт-Петербург



Рисунок А.3 – ВСМ-2 Москва-Казань

ПРИЛОЖЕНИЕ Б



Рисунок Б.1 – Карта основных трансевразийских коридоров

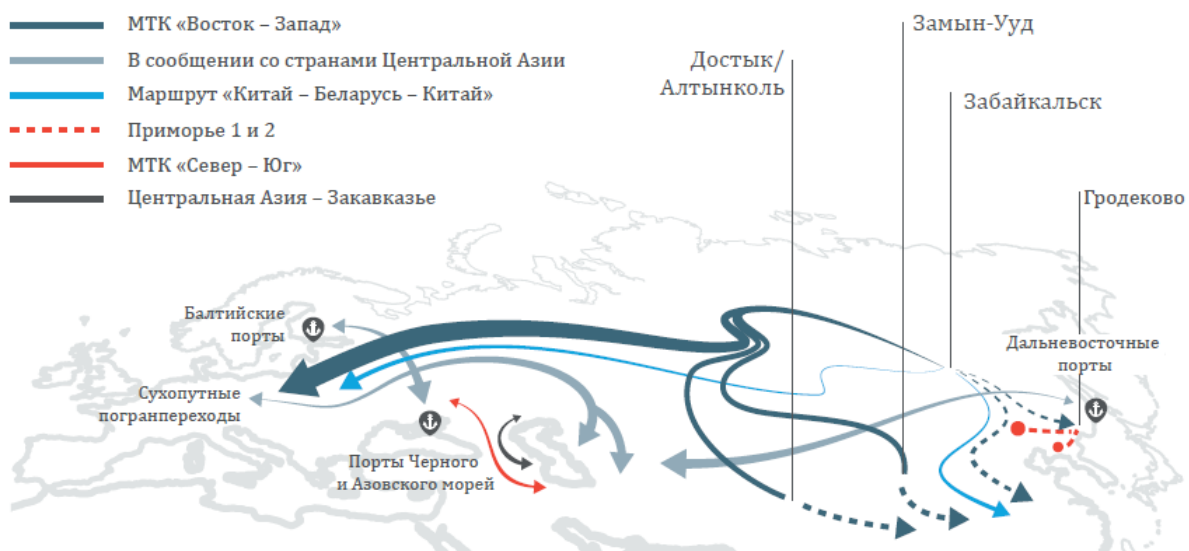


Рисунок Б.2 – Маршруты транзитных перевозок по территории Российской Федерации



Рисунок Б.3 – Срок доставки грузов железнодорожным и морским транспортом

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица В.1 – Характеристика транспортных компаний, занимающихся транзитными контейнерными перевозками грузов в РФ

| Логистическая компания | Краткая характеристика |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">ПАО «Трансконтейнер»</p> | <p style="text-align: center;">Интермодальный контейнерный оператор с крупнейшим парком контейнеров (83 684) и фитинговых платформ (30 676) на сети железных дорог стандарта 1 520: 38 собственных терминалов в России, 19 терминалов в Казахстане, 1 терминал в Словакии</p> |
| <p style="text-align: center;">АО «ОТЛК ЕРА»</p> | <p style="text-align: center;">Оператор транзитных контейнерных сервисов между Китаем и Европой через территорию России, Казахстана, Белоруссии по маршруту Брест/Брузги/ Свислочь/Калининград — Достык/Алтынколь из Китая в Европу и обратно. Совместный проект железных дорог России, Казахстана и Белоруссии, 99,84 % акций ОАО «РЖД»</p> |
| <p style="text-align: center;">АО «РЖД Логистика»</p> | <p style="text-align: center;">Оператор контейнерных поездов на маршрутах через Казахстан, Монголию с Японией. С 2018 г. — транзитные сервисы по маршруту КНР — Европа — КНР. Организатор новых МТК (Россия — Вьетнам, Север — Юг), маршрутов: Чанша (КНР) — Тилбург (Нидерланды), Тайюань (КНР) — Дуйсбург (Германия), Милан (Италия) — Чунцин (КНР)</p> |
| <p style="text-align: center;">ООО «Gefco» (представительство в России)</p> | <p style="text-align: center;">С 2003 г. ведущий игрок рынка автомобильной логистики в России, 4PL-провайдер — услуги по контейнерным железнодорожным перевозкам по маршрутам между Европой, Китаем и Россией (Новый шелковый путь). Время на перевозку грузов из Китая в Европу — 21 день</p> |
| <p style="text-align: center;">АО «DB Schenker» (немецкая логистическая компания)</p> | <p style="text-align: center;">С 2005 г. филиалы в 22 городах России. Организованы регулярные железнодорожные контейнерные перевозки по Трансъевроазиатскому коридору «от двери до двери» для маршрутных составов, одиночных, групп контейнеров, для частичных загрузок контейнера на разных маршрутах</p> |
| <p style="text-align: center;">ООО «Crafter» (российская компания)</p> | <p style="text-align: center;">С 2010 г. имеет 32 филиала в крупнейших городах России. Входит в топ-5 транспортно-экспедиционных компаний России, осуществляет железнодорожный контейнерный транзит по маршруту Китай — Европа — Китай в рамках проекта «Новый шелковый путь»</p> |
| <p style="text-align: center;">ГК «Евросиб»</p> | <p style="text-align: center;">С 1992 г. многопрофильная группа компаний в области железнодорожного транспорта и инфраструктуры, логистики, сервиса, девелопмента. Имеет 14 тыс. единиц подвижного состава пяти типов, собственные фитинговые платформы, один терминально-логистический центр, осуществляет международные и внутрироссийские контейнерные перевозки с использованием всех видов транспорта [15]</p> |

Таблица В.2 – Мероприятия транспортных компаний, способствующие росту объемов контейнерных железнодорожных транзитных перевозок

| Компания | Мероприятие | Описание |
|---|---|--|
| АО «ОТЛК ЕРА» | Проект XL-train с 2017 г. | Из двух китайских поездов формируется один или из трех два на инфраструктуре колеи 1 520 мм с увеличением длины поезда, полной загрузкой вагонов, оптимизируется пропускная способность железных дорог с ростом прибыли путем снижения издержек |
| АО «РЖД Логистика» | Сочетание железнодорожной перевозки с короткими морскими маршрутами. Новый транзитный путь в рамках маршрута Азия — Европа. Расширение географии перевозок из Китая | Проект контейнерного транзита из Китая через Калининград с короткими морскими маршрутами с взаимодействием железнодорожных операторов ЕАЭС, портов Калининграда, Балтийска и судоходных линейных компаний с экономией по времени, стоимости транспортно-логистических услуг. Создание железнодорожного коридора Россия — Вьетнам и ЕС — Вьетнам: в 2018 г. контейнерная отправка с косметикой в Ханой — в 2 раза быстрее, чем морем. В 2018 г. запуск РЖДЛ нового транзитного маршрута Чанша (Китай) — Тилбург (Нидерланды) с регулярной (два состава в месяц) отправкой товаров |
| ООО «Комплексные скоростные технологии» | Проект скоростной контейнерной платформы | В январе 2018 г. завершение успешного испытания проекта контейнерной платформы, способной передвигаться по железной дороге со скоростью до 160 км/ч |

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Анализ конкурентной среды на рынке железнодорожных контейнерных перевозок в России

Таблица Г.1 – Анализ конкурентной среды на рынке железнодорожных контейнерных перевозок в России

| Организации | Численность контейнерного парка, штук | Численность парка фитинговых платформ, штук | Доля рынка, % | Объем перевозок в 2019 г., тыс. TEU |
|------------------------------------|---------------------------------------|---|---------------|-------------------------------------|
| ПАО «ТрансКонтейнер» | 85700 | 31700 | 39,55 | 2050 |
| Группа «FESCO» | 41 700 | 5 950 | 12,03 | 625 |
| Евросиб СПб – транспортные системы | - | 3250 | 2,8 | 145 |
| ООО «Модуль» | 1 500 | 2 000 | 11 | Нет данных |
| ООО «Максима Логистик» | - | 1700 | 4 | Нет данных |
| Итого | | 5196 | | 5196 |

Таблица Г.2 – Анализ конкурентных сил в отрасли по пяти силам Майкла Портера

| Параметр | Значение | Описание |
|--|----------|---|
| Появление новых технологий и видов транспорта, способных заменить контейнерные перевозки | Низкий | Отсутствие технологий, способных обеспечить гибкость перевозочного процесса. |
| Внутриотраслевая конкуренция | Высокий | Рынок контейнерных перевозок перспективен, однако большинство перевозок сосредоточены в руках крупных компаний. |
| Появление новых игроков | Средний | Появление новых конкурентов на рынке возможно, но немногие компании способны купить платформы или контейнеры. Если работать в качестве агента, как большинство транспортных компаний, то рынок весьма гибок и можно найти своего клиента. |

| | | |
|---|----------------|---|
| <p>Потеря текущих клиентов</p> | <p>Средний</p> | <p>Ставка за перевозку грузов в контейнерах приблизительно одинаковая. Уход клиентов может произойти в случае неудовлетворенности качеством услуги, несвоевременной подачи подвижного состава или отсутствия необходимого количества.</p> |
| <p>Нестабильность со стороны поставщика</p> | <p>Средний</p> | <p>Для собственников платформ и контейнеров поставщик – заводизготовитель или ремонтная организация (депо).</p> |

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Протяженность «узких мест» на железных дорогах России



Рисунок Д.1 – Протяженность «узких мест» на железных дорогах России