

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, Начальник жд станции  
Электростанция Челябинского центра организации  
работы жд станций, Южно-Уральской дирекции  
управления движением филиала ОАО «РЖД»

\_\_\_\_\_ М.В. Головчанский  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.э.н

\_\_\_\_\_ Е.А. Степанов  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Таможенный контроль товаров, перемещаемых  
железнодорожным транспортом

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 38.05.02.2021. 412. ПЗ ВКР

Руководитель работы  
доцент

\_\_\_\_\_ А.Н. Коржуков  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Автор работы  
студент группы ЗЭУ– 677

\_\_\_\_\_ Е.В. Зверева  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Нормоконтролер  
к.э.н., доцент

\_\_\_\_\_ О.А. Николаевская  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

Челябинск 2021

## АННОТАЦИЯ

Зверева Е.В. Таможенный контроль товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом. – Челябинск: ЮУрГУ, ЗЭУ – 677, 73 с., 5 ил., библиогр. список – 18 наим.

Объект: товары, перемещаемые железнодорожным транспортом.

Предмет: таможенный контроль товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Цель: охарактеризовать таможенный контроль товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

На основании исследования сделан вывод о перспективе цифровизации и совершенствовании технических средств, с помощью которых осуществляется таможенный контроль. Реализация предложенных мероприятий приведет к повышению уровня экономической безопасности России через рост эффективности таможенного контроля на всех стадиях перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	8
1 СУЩНОСТЬ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ .....	11
1.1 Цели и задачи таможенного контроля .....	11
1.2 Принципы и порядок проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств.....	20
1.3 Формы таможенного контроля. Особенности применения форм таможенного контроля.....	29
2 ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА.....	35
2.1 Характеристика процесса таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным видом транспорта.....	35
2.2 Проблемы организации таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.....	45
3 ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ СИСТЕМЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ .....	53
3.1 Совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.....	53
3.2 Пути повышения эффективности и улучшения системы таможенного контроля.....	59
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	68
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	72

## ВВЕДЕНИЕ

Исторически ведущим звеном транспортной системы России является железнодорожный транспорт.

Железнодорожная сеть России является одной из протяженных в мире и включает в себя 86 тыс. км. путей общего пользования, что составляет примерно 7% мировой железнодорожной сети.

Железные дороги России приносят 1,5% ежегодного вклада в ВВП страны и перевозят 1 миллиард человек и свыше 1 миллиарда тонн грузов ежегодно, что свидетельствует о важности данной сферы для отечественной экономики.

Россия, в силу особенностей географического положения представляет собой своего рода мост между Востоком и Западом, а протяженность железных дорог вполне позволяет пропускать грузы из Европы на Дальний Восток и в азиатские страны.

Развитие и совершенствование транспортных возможностей страны благосклонно скажется на экономическом развитии регионов, приведет к снижению таможенных барьеров и облегчению тарифной политики. Наряду с вовлечением России в международные транспортные связи актуальной становится, и проблема таможенного контроля товаров, перевозимых по железной дороге.

Железнодорожный транспорт – жизненно важная отрасль каждого государства. В ЕАЭС придается большое значение интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами.

Объем перевозок грузов транспортом в ЕАЭС в 2015 г. составил 11 680,1 млн т, из которого на долю железнодорожного транспорта пришлось 1688,2 млн т. Так, индекс структуры перевозок железнодорожного транспорта от перевозок всех видов транспорта ЕАЭС составил 14,5 %, что свидетельствует о весомой доли перевозок железнодорожным транспортом в ЕАЭС. В этой связи, разработка

рекомендаций по улучшению условий совершения таможенных операций на железнодорожном транспорте на территории ЕАЭС имеют особое практическое значение.

**Актуальность темы.** Цель совершенствования внешнеторговой политики заключается в упрощении внешнеторговых процедур, в конечном итоге должны быть устранены избыточные административные барьеры при одновременном обеспечении эффективного государственного контроля над внешнеэкономической деятельностью.

Создание Евразийского Экономического Союза (далее – ЕАЭС) приводит к перестановке акцентов правового регулирования таможенного контроля. Основными регуляторами становятся источники международного и наднационального регулирования. В настоящее время в Российской Федерации идет интенсивное формирование транспортной инфраструктуры, осуществляется интеграция в международную торговлю, и происходит совершенствование таможенного контроля.

Следовательно, вопросы таможенного контроля остаются актуальными в данный момент. В связи с этим ФТС России принято решение упростить таможенное оформление, свести к минимуму время нахождения товаров и транспортных средств под таможенным контролем.

**Объект** выпускной квалификационной работы – товары, перемещаемые железнодорожным транспортом.

**Предмет** выпускной квалификационной работы – таможенный контроль товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

**Цель** выпускной квалификационной работы – охарактеризовать таможенный контроль товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

**Задачи** выпускной квалификационной работы:

- изучить цели и задачи таможенного контроля;
- определить принципы и порядок проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств;

- выделить формы таможенного контроля, а также особенности их применения;
- дать характеристику процесса таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным видом транспорта;
- определить проблемы организации таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным видом транспорта;
- рассмотреть мероприятия по совершенствованию таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом;
- разработать пути повышения эффективности и улучшения системы таможенного контроля.

# 1 СУЩНОСТЬ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ

## 1.1 Цели и задачи таможенного контроля

Таможенный контроль – совокупность действий, направленных на проверку или обеспечение соблюдения законодательства в сфере таможенного регулирования.

При его осуществлении сотрудники таможни применяют принцип выборочности, основанный на системе управления рисками.

Основными целями таможенного контроля являются:

– обеспечение соблюдения участниками внешнеэкономической деятельности действующего таможенного законодательства;

– защита общественного порядка;

– охрана государственной и общественной безопасности;

– выявление и пресечение правонарушений в области таможенного дела;

– защита прав физических и юридических лиц и т.д.

Объектами таможенного контроля являются:

– товары и транспортные средства;

– документы на товары и транспортные средства;

– уплата таможенных платежей;

– деятельность таможенных представителей и перевозчиков;

– соблюдение установленных таможенным законодательством ограничений.

Таможенный контроль служит одним из базисных понятий в области таможенного регулирования, доступным в узкой и широкой трактовке.

Статья 4 ТК ЕАЭС содержит определение термина таможенный контроль в широком смысле:

Таможенный контроль – это совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства государств – членов Таможенного союза.

К указанной трактовке понятия «таможенный контроль» так или иначе можно привязать любые действия таможенных органов. Чтобы конкретизировать терминологию, сформулируем также определение в узком понимании, опираясь на общее содержание ТК ЕАЭС и раздел 3 в частности:

Таможенный контроль – это набор действий по обеспечению проверки, производимых в законной форме и достаточных для соблюдения таможенного законодательства или выявления возможных нарушений.

Понятие таможенного контроля обладает следующими чертами:

1) Таможенный контроль – это разновидность государственного контроля, действующая на основании принципов работы органов государственной власти.

Таможенные отношения несут особую специфику, в связи с чем действие ФЗ № 134–ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» (от 08.08.2001 г.) на таможенный контроль не распространяется.

2) Законодательству, закрепляющему схему осуществления таможенного контроля, а также формы его проведения, присуща императивность.

3) Осуществление таможенного контроля регулируется на основе множества правовых актов государств, входящих в Таможенный союз.

Классификация деятельности таможенных органов

Мероприятия, проводимые органами таможни в целях таможенного контроля, возможно классифицировать:

1) по объекту контроля:

1.1) контроль товаров;

1.2) контроль транспортных средств;

2) по направлению движения груза:

2.1) контроль импорта товаров на территорию Таможенного союза;

2.2) контроль экспорта товаров с территории Таможенного союза;

3) по времени проведения:



3.1) предварительные мероприятия, проводимые до ввоза товаров на таможенную территорию;

3.2) текущие мероприятия, проводимые после ввоза товаров и транспортных средств, и до их выпуска;

3.3) последующие мероприятия, проводимые после того, как товары утратили статус подведомственных таможенному контролю.

Общемировая практика и Киотская конвенция задают современную тенденцию увеличения значимости и доли мероприятий последующего контроля.

Данная тенденция привела к законодательному увеличению срока, которым располагают таможенные органы, чтобы произвести проверку достоверности, указанной при таможенном оформлении информации после выпуска товаров. Согласно статье 99 ТК ЕАЭС определен в этой связи максимальный срок: в течение трех лет со дня, когда товары были лишены статуса подведомственных таможенному контролю, органы таможни имеют возможность осуществлять последующий контроль.

Принципы проведения таможенного контроля:

Выборочность. Уровень развития современной экономики таков, что очевидна невозможность применения всего комплекса проверочных действий к абсолютно всем товарам, пересекающим таможенную границу. В каждом отдельном случае органы таможни уполномочены выбирать форму и схему осуществления таможенного контроля, оценивая достаточность совершенного выбора в отношении соблюдения нормативных положений таможенного законодательства РФ.

Все те же современные тенденции развития сферы таможенного контроля предполагают досмотр лишь небольшой доли товаров из тех, что пересекают таможенную границу (до 5%).

Итак, принцип выборочности включает в себя: выбор органами таможни подходящих форм контроля и выбор того, какие именно товары и транспортные

средства будут подвержены проверке. Последний осуществляется на основании системы управления рисками.

Принцип выборочности согласуется со стандартным правилом 6.2 Киотской конвенции, содержащим указание, что таможенный контроль возможно ограничить минимумом, достаточным для соблюдения нормативных положений таможенного законодательства.

Обязательность. Если произвести анализ закона о таможенном регулировании и нормативных положений ТК ЕАЭС, возможно сделать заключение о том, что объектом таможенного контроля могут стать все разновидности товаров и транспортных средств (международные перевозки) при пересечении таможенной границы.

Положения таможенного законодательства лишь содержат в себе возможность не применять отдельные виды таможенного контроля. Так, ст. 105 ТК ЕАЭС определяет, что личный багаж глав государств, входящих в Таможенный союз, и сопровождающих их членов семей не подлежат осмотру таможенными органами.

Использование системы управления рисками. Когда речь идет о применении принципа выборочности, закономерно возникает вопрос, на какие критерии необходимо опираться при осуществлении выбора формы и порядка контроля. Выше уже было отмечено, что основой для решения данного вопроса является система управления рисками.

Принцип международного сотрудничества при проведении таможенного контроля.

Сфера деятельности органов таможни неотделима от темы международных отношений. Это особенно проявлено в отношении процедуры таможенного контроля.

Качество взаимодействия органов таможни разных стран во многом определяет эффективность осуществляемого контроля. Так, указанный принцип таможенного контроля регламентирован в законодательных положениях

Таможенного союза, в актах международного права и является основой действий органов таможи.

Принцип сотрудничества с участниками внешнеэкономической деятельности. В стандартном правиле 6.8 Киотской конвенции указано, что служба таможи стремится сотрудничать с субъектами внешней торговли, заключать меморандумы о взаимопонимании для обеспечения развития и усовершенствования таможенного контроля.

Тот факт, что в ТК ЕАЭС законодательно закреплён принцип сотрудничества с субъектами ВЭД, профессиональными объединениями, организациями и ассоциациями, заинтересованными в качестве внешнеторговых операций, означает, что государство не просто намерено учитывать интересы субъектов ВЭД, но и стремится выйти на новый уровень международных отношений с опорой на партнерство государства и бизнеса.

Принцип эксклюзивности действий таможенных органов. Мероприятия таможенного контроля осуществляются исключительно таможенными органами и только на основании требований ТК ЕАЭС и правовых норм государств, являющихся участниками Таможенного союза. Лишь Федеральная таможенная служба (далее – ФТС) владеет полномочиями в сфере таможенного дела, выступая как исполнительный орган власти государства.

Данные полномочия указаны в Законе о таможенном регулировании, а также в Положении о Федеральной таможенной службе № 459 (утверждено постановлением Правительства от 26.07.2006).

Процесс выполнения мероприятий проверки таможенными органами предполагает, что товары и транспорт (международные перевозки), контролируемые таможенным органом, приобретают специальный статус, который ограничивает права по владению и распоряжению данными товарами и транспортом.

С учетом этого факта моменту возникновения и потери указанного статуса для товаров и транспорта, контролируемых таможенным органом, нужно уделить отдельное внимание.

К товарам со статусом нахождения под таможенным контролем относятся товары иностранного производства, импортируемые на таможенную территорию Таможенного союза и товары Таможенного союза, экспортируемые с таможенной территории Таможенного союза.

Товары, импортируемые на таможенную территорию, и транспорт (международные перевозки) приобретают статус «находится под таможенным контролем», начиная с момента, когда ими пересекается таможенная граница.

В это же время на соответствующие лица возлагаются обязанности, регулируемые таможенным законодательством.

Также, как было указано выше, приобретенный статус накладывает ограничения на право владения и распоряжения, которое становится возможным к реализации только на условиях, регламентированных таможенным законодательством. Основная доля манипуляций с товарами и транспортными средствами, получившими статус, допустима исключительно с разрешения органов таможни (как то транспортировка, упаковка, выгрузка и пр.)

Потеря статуса нахождения под контролем таможенного органа для ввозимых товаров происходит в один из следующих моментов:

- товар выпущен согласно порядку выпуска для внутреннего использования;
- товар уничтожен;
- получен отказ;
- товар по факту вывезен за таможенную территорию Таможенного союза;
- товар перешел в собственность государства, являющегося участником Таможенного союза;
- некоторая доля товаров иностранного производства признана потерями (при переработке);

– отходы, полученные в результате переработки, признаны непригодными для использования в коммерческих целях.

Товары, экспортируемые с территории Таможенного союза и транспорт (международные перевозки), приобретают статус нахождения под контролем таможенного органа в момент, когда:

- орган таможни принял таможенную декларацию;
- имели место действия, совершаемые для непосредственного вывоза товаров;
- таможенная декларация была отозвана.

Действия, совершаемые для непосредственного вывоза товаров, включают в себя:

- вход/въезд физического лица, совершающего выезд с территории России, в зону таможенного контроля;
- въезд транспорта (международные перевозки) на территорию пункта пропуска через границу РФ с целью покинуть таможенную территорию России;
- сдача специализированным учреждениям (транспортные организации, отделения почтовой связи) товара и/или международного почтового отправления с целью их пересылки за пределы таможенной территории Российской Федерации;
- действия, совершаемые физическим лицом в целях фактического перехода через таможенную границу с товарами/транспортными средствами вне установленных согласно законодательству РФ мест.

Статус нахождения под контролем органа таможни для экспортируемых товаров утрачивается в момент, когда таможенная граница пересечена.

В то же время, ТК ЕАЭС указывает случаи, когда орган таможни должен продолжать осуществлять контроль и после вывоза товара с таможенной территории. В первую очередь, имеется в виду вывоз товаров, которые, согласно процедуре, предполагают их обратный ввоз, а также продукты переработки вне территории.

С опорой на ст. 96 ТК ЕАЭС можно сделать предположение, что для товаров, которые должны быть ввезены обратно, сохраняется статус «находится под таможенным контролем».

При ввозе товаров таможенный контроль начинается с момента пересечения товарами таможенной границы. Товары находятся под таможенным контролем до их выпуска, фактического вывоза, уничтожения или обращения товаров в федеральную собственность.

При проведении таможенного контроля используется система управления рисками, принцип выборочного взаимодействия таможенных органов с другими государственными органами. Таможенный контроль проводится как до, так и после выпуска товаров.

Осуществление таможенного контроля предполагает наличие места, где он производится. Зонами таможенного контроля являются места перемещения товаров, территории складов временного хранения, таможенных складов и иные места. Эти зоны могут быть постоянными и временными.

При проведении таможенного контроля используются технические средства (металлодетекторы, зеркала досмотровые, щупы, эндоскопы, меточные средства, рентген, служебные собаки и др.).

Контроль проводится сотрудниками таможни в отношении продукции, документов, а также деятельности отдельных лиц, включённых в реестр и занимающихся деятельностью в сфере таможенного дела.

При этом существует понятие «нахождение товаров под таможенным контролем».

Для ввозимой продукции - это промежуток между фактическим пересечением границы Союза и приобретением продукции статуса «товара ЕАЭС» (в большинстве случаев, исключения приведены в ст. 14 ТК ЕАЭС).

Для вывозимой продукции – это момент между подачей декларации на товары и фактическим убытием товаров с территории Союза.

Таможня осуществляет контроль в пределах этих сроков. При возникновении некоторых обстоятельств (список приведён в пп. 7-15 ст. 14 ТК ЕАЭС), проверочные мероприятия могут проводиться спустя три года после их наступления. Документы, полученные в ходе проверочных мероприятий должны храниться в течение пяти лет.

Проверочные мероприятия в общем случае проводятся в зонах таможенного контроля (далее – ЗТК). Исключениями является осмотр или досмотр продукции в ходе выездной проверки или при остановке транспортного средства.

ЗТК, как правило, располагаются в местах пересечения границы, могут быть временными или постоянными, а к их оборудованию предъявляют особые требования.

При осуществлении контролирующих функций таможня тесно сотрудничает с налоговой инспекцией и другими государственными органами. При проверке международных почтовых отправлений таможня взаимодействует с оператором почтовой связи.

При проведении проверочных мероприятий таможней могут быть начислены дополнительные налоги и сборы, выявлены нарушения определения стоимости ввозимых товаров и страны происхождения продукции.

При проведении контрольных мероприятий сотрудники таможни вправе применять меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля. К ним относятся:

- 1) Устный опрос - получение данных и информации от граждан без оформления результатов.

- 2) Запрос документации и сведений проводится сотрудниками таможни в ходе контрольных мероприятий. При этом устанавливается определённый срок, достаточный для предоставления таких документов. Он может быть продлён ещё на два месяца. Вся запрошенная документация должна быть предоставлена в виде оригинала или заверенной копии с переводом на русский язык, если это необходимо.

3) Назначение экспертизы с отбором образцов продукции и проб, изъятием документации и средств идентификации.

4) Проведение идентификации продукции, документации, транспорта, территорий и помещений. К идентификации относится нанесение специальной маркировки, опломбирование, опечатывание.

5) Использование технических контрольных средств (в том числе воздушных и водных судов, принадлежащих таможне).

6) Сопровождение – непосредственное присутствие сотрудников таможни или другой организации ей уполномоченной при перевозке подконтрольной продукции по территории ЕАЭС.

7) Установление определённого маршрута перевозки грузов применяется для контроля перемещения грузов по территории ЕАЭС.

8) Учёт подконтрольной продукции и совершаемых с ней операций.

9) Привлечение специалистов для проведения контрольных мероприятий (в том числе из других государственных органов).

10) Требование совершения определённых грузовых операций с подконтрольными товарами и транспортом.

11) Наблюдение проводится инспекторами таможни за товарами, средствами транспорта и гражданами, пересекающими границу ЕАЭС.

12) Проверка системы учёта подконтрольных товаров.

13) Проверка маркировки продукции.

Меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля, проводятся как отдельно, так и в комплексе с другими мерами, поддерживая контрольные мероприятия, проводимые сотрудниками таможни.

1.2 Принципы и порядок проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств

Таможенная стоимость является важным элементом при расчете таможенных платежей. Она в соответствии с ст. 51 Таможенного Кодекса Евразийского



экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) является базой для исчисления таможенных пошлин и сборов [1].

Таможенная стоимость является инструментом нетарифного регулирования. Подкомитет Всемирной таможенной организации (далее – ВТамО) по нетарифным барьерам определил применение фиктивной либо произвольной таможенной стоимости как нетарифный инструмент государства во внешней торговле [12, с.25].

Таможенная стоимость выполняет ряд других функций, к примеру, используется для таможенной статистики. При определении штрафных санкций таможенных правонарушений, таможенная стоимость оказывает влияние на их величину. Так же таможенная стоимость имеет значение и в осуществлении валютного контроля [3, с.137].

Определение таможенной стоимости товара (далее – ОТСТ), представляет собой стоимость товара для таможенных целей. ОТСТ нужно с целью установления размера взимаемых таможенных пошлин и представляет собой одну из самых трудоемких процедур. Мировая практика сегодня закрепила шесть основных методов ОТСТ.

Данные методы ОТСТ закреплены в международных актах, таких как Генеральное соглашение по тарифам и торговле Статья VII (далее – ГАТТ ВТО 1947) [4].

Основные принципы определения таможенной стоимости так же закреплены в Статье VII ГАТТ ВТО 1947г. Содержание данной статьи раскрывает Соглашение о применении Статьи VII ГАТТ ВТО 1994 г и детализирует принципы определения таможенной стоимости [5].

В Евразийском экономическом союзе таможенное регулирование осуществляется в соответствии с ТК ЕАЭС, а также в соответствии с международными актами составляющие право ЕАЭС [6, с.8].

Определение и контроль таможенной стоимость носят собой два разных, но взаимосвязанных процесса.

В ТК ЕАЭС в ст. 2 понятие таможенный контроль определяется как «совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза и законодательства государств – членов таможенного союза».

Таким образом, контроль таможенной стоимости это не самостоятельный элемент, он является одним из объектов таможенного контроля, поскольку взаимосвязан с другими элементами, составляющими систему таможенного контроля.

Но система контроля таможенной стоимости должна содержать характерные, присущие только ей элементы контроля, так и компоненты общие для всей системы, что позволит обеспечить единство всей системы и сопряженность ее отдельных частей.

Проведение таможенного контроля имеет ряд мероприятий, которые должны придерживаться определенных границ, прописанных законодательством.

Мероприятия, проводимые при таможенном контроле таможенной администрацией должны иметь пределы и в своей сущности придерживаться определенных принципов. Принципы права – основные идеи, руководящие положения, определяющие содержание и направления правового регулирования [7, с.121].

Алексеев С.С. дает следующее определение принципов – это «выраженные в праве исходные нормативно-руководящие начала, характеризующие его содержание, его основы, закрепленные в нем закономерности общественной жизни».

Принципы, фиксируя в своем содержании необходимые связи, имеющиеся в обществе и в праве, позволяют установить порядок общественных отношений, в наибольшей степени способствующий их упрочению и развитию [9, с.4-5].

На мой взгляд необходимо сравнить два процесса, которые последовательно взаимосвязаны между собой. Относительно таможенной стоимости товаров важно

отличать само определение таможенной стоимости и контроль таможенной стоимости товаров.

Это определено разные совокупности действий, но по своей сути носят односторонний характер. ОТСТ возложено на декларанта или его представителя.

Контроль таможенной стоимости в силу закона возложен на таможенные органы, отсюда интересным является тот факт, что носителем данных принципов при определении таможенной стоимости является декларант либо его представитель, а при таможенном контроле носителями данных принципов является таможенный орган.

Также интересным является тот факт, что в сравнении принципы определения таможенной стоимости товаров и принципы проведения контроля в свою очередь идентичны.

Данные принципы схожи, отличия состоят в том, что при контроле таможенной стоимости обязательным принципом является императивный принцип законности, а также организационный принцип обязательности таможенного контроля, который отражен как стандарт таможенного контроля в соответствии с международной Конвенции об упрощении и гармонизации таможенного контроля.

Другим отличием является то, что носителем данных принципов при определении таможенной стоимости – декларант либо его представитель, а при таможенном контроле – таможенный орган.

Особенным в этом анализе принципов контроля и определения таможенной стоимости для нас представляет принцип достоверности.

Принцип достоверности можно назвать нестандартным принципом по той причине, что по существу данный принцип подразумевает собой точность и полноту сведений в определении таможенной стоимости, при контроле таможенной стоимости.

Другой стороной данного принципа является то, что оно выступает презумпцией в таможенных спорах.

Принцип в науке – это основополагающее теоретическое знание, не являющееся ни доказуемым, ни требующим доказательства [11, с. 535]. При этом в теории права вопросы по соотношению принципов права и презумпций являются дискуссионным, и относится к отдельной теме исследования.

Исходя из вышеизложенного можно сделать определенные выводы о том, что принципы определения таможенной стоимости и таможенного контроля схожи.

Так же интересно выделение практикой судов из принципа достоверности в презумпцию достоверности. На мой взгляд данное явление можно выделить как переход от принципа к презумпции и является особенностью в таможенном праве.

Так, при осуществлении таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенные границы и подлежащих контролю иными контролирующими государственными органами, таможенные органы обеспечивают общую координацию таких мероприятий и их одновременное осуществление в порядке, установленном законодательством таможенного объединения [11].

Это происходит с помощью обмена сведениями, необходимыми для осуществления таможенного и иных видов государственного контроля, с использованием информационных систем и технологий. В целях ускорения процедур государственного контроля при перемещении товаров через таможенную границу таможенный контроль может осуществляться с участием всех государственных органов, осуществляющих контроль на таможенной границе [2].

Как мной уже было установлено, 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 [3].

При этом во время таможенного досмотра товары выгружаются в зоне таможенного контроля, например, на складах временного хранения. Именно неправильный порядок проведения таможенного контроля является одним из самых ярких примеров несоблюдения основополагающего принципа таможенного контроля, ведь это имеет негативные последствия для участника внешнеэкономической деятельности. Далее же предлагается рассмотреть проблематику с точки зрения таможенного досмотра [4].

Таможенный контроль – это деятельность должностных лиц таможенных органов, осуществляемая с помощью вскрытия упаковки товаров или грузового отсека транспортного средства или контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары, с нарушением таможенных пломб или иных применяемых к ним средств идентификации, подлежащих таможенному контролю [5].

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? Как уже было написано выше: основой таможенного контроля товаров и транспортных средств является выявление рисков [6].

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 [7].

А, как известно, в сфере таможенного дела административная ответственность имеет ряд отличительных признаков:

- форма административного принуждения, которая используется как способ защиты законности в сфере таможенного регулирования;
- элемент осуществления государственной власти за счет применения соответствующих видов санкций должностными лицами таможенных органов и судами;
- правовые последствия неправомерных действий, наносящих вред обществу;
- 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) [8].

На мой взгляд, 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.

Сроки осуществления мероприятий по проверке регламентированы ТК ЕАЭС, законом о таможенном регулировании, а также нормативными актами ведомств.

Сроки находятся в зависимости от выбранной формы контроля, категории проверяемых товаров, способа их перемещения, разновидности транспорта, осуществляющего их перемещение.

К примеру, в статье 132 ТК ЕАЭС установлен срок для организации и проведения выездной таможенной проверки – не более 2 месяцев; п.7 статья 96 ТК ЕАЭС гласит, что максимальный срок досмотра транспортных средств за пределами зоны таможенного контроля – 2 часа.

Также уместно оперировать таким понятием, как общий срок таможенного контроля.

Общий срок таможенного контроля – такой срок, в течение которого должны быть осуществлены все мероприятия по проверке таможенными органами.

Общий срок идентичен сроку выпуска товаров, указанному в ст. 196 ТК ЕАЭС – 2 дня. Также ст. 196 (п. 4) содержит информацию о том, что возможно увеличение срока выпуска до 10 рабочих дней для завершения форм контроля таможенными органами.

Термином «зона таможенного контроля» определяют некую территорию, в границах которой таможенные органы берут под свой контроль товары, транспорт, коммерческую и иную деятельность (ст. 97 ТК ЕАЭС).

Можно классифицировать возможные зоны таможенного контроля:

1) по признаку местоположения:

1.1) вдоль границы таможни;

1.2) в местах, где товары подвергаются перегрузке или осмотру;

1.3) в местах временного хранения;

1.4) в местах стоянки транспорта, осуществляющего перевозку товаров, подконтрольных таможенным органам;

1.5) в местах, где осуществляется таможенное оформление;

1.6) в прочих местах согласно таможенному законодательству;

2) по длительности существования:

2.1) временные зоны контроля, для создания которых необходимо письменное решение руководителя таможенного органа (для таможенного оформления вне установленных мест или для проведения осмотра товаров и транспорта, обнаруженных органами таможни за территорией постоянной зоны таможенного контроля);

2.2) постоянные зоны контроля: их создание обусловлено регулярностью нахождения в них товаров, которые необходимо досматривать (места прибытия транспортных средств с грузом, склады таможенных органов и временного хранения и пр.)

3) по уровню полномочий в отношении создания зон контроля:

3.1) зоны, которые создаются согласно приказам ФТС РФ (вдоль границ государства);

3.2) зоны, которые создаются по инициативе территориальных органов таможни по распоряжению их руководителей (как временные, так и постоянные зоны).

В отношении регулирования правом порядка создания зон контроля таможенных органов необходимо отметить следующее:

– регламент по созданию, реструктуризации, ликвидации зон таможенного контроля обозначен в актах государств, являющихся членами таможенного союза;

– процедура организации зоны таможенного контроля вдоль границы устанавливается Постановлением правительства РФ № 624 «О порядке создания зон таможенного контроля вдоль таможенной границы» (от 14.10.2003 г.);

– факт несовпадения границы государства и таможенной границы не может служить препятствием для организации зоны таможенного контроля;



– действия, осуществляемые таможенными органами в зонах таможенного контроля, не должны быть препятствием для деятельности пограничных органов, выполнения ими задач согласно Законодательству Российской Федерации.

Для обозначения постоянных зон используются знаки в виде прямоугольника с зеленым фоном, на котором присутствует надпись на русском языке «Зона таможенного контроля» и английском языке «Customs control zone».

Для обозначения границы временных зон используют оградительную ленту, информационное табло, щиты-указатели и т.д.

Статья 16.5 КоАП устанавливает меру административных взысканий для лиц, не соблюдающих требования, изложенные в таможенном законодательстве.

### 1.3 Формы таможенного контроля. Особенности применения форм таможенного контроля

Формы таможенного контроля:

- Запрос и получение объяснений от участников ВЭД;
- Проверка документов и сведений;
- Таможенный осмотр товаров и транспорта;
- Таможенный досмотр товаров и транспорта;
- Личный таможенный досмотр;
- Осмотр помещений и территорий для целей таможенного контроля;
- Таможенная проверка.

Получение объяснений. Инспектор правомочен запрашивать дополнительно информацию, получать объяснение у физ. лиц и юр. лиц чтобы уточнить сведения, указанные в ДТ. Если опрашиваемый владеет интересующей инспектора информацией, то он должно предоставить ее инспектору.

Проверка документов и сведений. Инспектору требуется установить, что:

- При декларировании соблюдены все формальности;
- Имеются все печати и штампы, и они сравнимы с образцами;

Предоставленные на номерных бланках документы не похищены, не аннулированы и действительны (инспектор может делать запросы через систему межведомственного взаимодействия с другими ведомствами (далее – СМЭВ) на поиск интересующих документов в базах данных);

В ДТ и товаросопроводительных документах отсутствуют следы незаверенных исправлений, подчисток, добавлений текста, подделки печати или подписи.

При необходимости инспектор вправе мотивированно запрашивать у декларанта доп. сведения.

Полученные документы направляются на верификацию (срок может составлять от нескольких часов до одного месяца).

Таможенный осмотр (далее – ТО) и таможенный досмотр (далее – ТД). ТК заключается в визуальном осмотре товаров, багажа, ТС, почты и документов к ним. Отличия между ТО и ТД: при осмотре вскрытия грузового отсека транспорта, контейнера, багажа не происходит, а при досмотре они вскрываются, а товар вынимается. Следовательно, ТД является более полной формой ТК. Зачем же тогда таможня использует столь несовершенный метод контроля, как осмотр?

Причина заключается в том, что ТД более трудоемкая и дорогостоящая форма ТК. Досматривать весь товар поток нецелесообразно.

Цель ТО – удостовериться, что данные, заявленные в ДТ, действительно описывают товар, предъявленный таможне. Если на контейнере, багаже, другой транспортной таре присутствуют таможенные пломбы, то инспектор должен удостовериться в их целостности, груз не вскрывался (нет следов разборки, монтажа).

При ТО инспекторы часто используют технические средства таможенного контроля (далее – ТСТК) разных классов (от простейших до сложных). К сложным ТСТК относятся рентгеновские установки, газоанализаторы, инспекционно - досмотровые комплексы (далее – ИДК). Несколько слов об ИДК.

С их помощью осуществляется осмотр транспортной тары, багажа, грузовых отсеков автомобилей.

Это делается для того, чтобы исходя из анализа полученных рентгеновских снимков установить количество товара в контейнере, его характер, и при наличии посторонних вложений выявить их (основная масса товара и посторонние вложения изготовлены из разных материалов, имеют разные габариты, разную плотность, а значит, на рентгеновском снимке будут отличаться друг от друга), выявить тайники и закладки контрабанды.

Проведение таможенных проверок определяется нормами ФЗ № 289 от 3/08/18 г. «О таможенном регулировании».

В этом документе есть отсылки к нормам Таможенного кодекса ЕАЭС, и в целом эти бумаги создают правовое поле для осуществления указанного вида таможенного контроля. Говоря о порядке проведения таможенной проверки, будем рассматривать их во взаимосвязи.

Основная цель проверок – обеспечение полного и своевременного поступления таможенных платежей в бюджет. Таможенная проверка – это одна из законодательно установленных форм таможенного контроля. Кроме нее применяются: проверка документов и сведений о товаре, получение объяснений, различные виды таможенного осмотра и досмотра. Таможенная проверка считается основной формой контроля.

Общий смысл таможенной проверки хорошо определен ст. 331 ТК ЕАЭС. В ходе ее сопоставляются сведения из таможенной декларации, документов, предоставленных таможенному органу, со сведениями, содержащимися в бухгалтерском учете и отчетности, счетах, иных аналогичных документах.

Список вопросов, которые могут задаваться в ходе проверки, законодательство содержит в целом. На практике они могут быть конкретизированы.

Проверяются:

- достоверность задекларированных сведений;

- исполнение ограничений по товарам, выпущенным условно;
- соблюдение ответственными лицами в сфере ВЭД своих обязанностей;
- соблюдение таможенных процедур и др.

Сведения и источники их получения контролирующими органами также не ограничены каким-то закрытым списком. При проверке определенного лица, участника ВЭД, контролирующие органы, как правило, обращаются ко многим его контрагентам.

Среди них:

- участники товарных сделок, деловые партнеры;
- обслуживающие банки;
- транспортные фирмы;
- складские компании.

Под проверяемыми лицами законодатель понимает не только декларанта и перевозчика товара, но и целый ряд других лиц, занятых в указанной сфере (п. 4 ст. 331).

Существует два основных вида таможенной проверки: камеральная и выездная.

Таможенная проверка проводится с использованием иных форм и мер таможенного контроля, в комплексе с ними (осмотр помещений, получение объяснений).

Камеральная проверка. Данный вид контрольных мероприятий отрабатывается таможенниками на месте, без выезда к проверяемому лицу. Алгоритм ее проведения прописан в ст. 332 ТК ЕАЭС и ст. 228 ФЗ–289.

В ходе ее изучаются и анализируются:

- сведения из таможенной декларации;
- сведения из иных документов, предоставленных участником ВЭД в таможенный орган;
- сведения из документов госорганов;

– иные сведения и содержание документов, имеющих отношение к объекту проверки.

Проверяемый должен быть извещен о проверке. Это делают таможенные органы в день начала процедуры, в т. ч. направляют уведомление заказной почтой либо отправляют по интернету электронным письмом.

День получения после отправки обычной почтой считается либо по дате, указанной в уведомлении, либо на 6-й день после отправки, если у таможенников нет на руках такого уведомления.

Обычно проверка длится не более 90 календарных дней. В исключительных случаях, по решению руководителя таможенного органа, процедура может продляться один раз, до 120 дней.

Периодичность таких проверок законом не установлена – если таможенный орган считает целесообразным проверку, он имеет право провести ее. Результат камеральной проверки может быть поводом для проведения выездной проверки участника ВЭД.

Выездная проверка. Такая проверка связана с выездом комиссии на объект: место нахождения организации, место ведения коммерческой деятельности предпринимателем, организацией. Регламентируется эта процедура ст. 333 ТК ЕАЭС и ст. 229 ФЗ–289.

В отличие от камеральной, выездная проверка может проводиться в соответствии с планом либо внепланово. Внеплановая проверка может быть встречной, т.е. проверяются несколько участников ВЭД во взаимосвязи.

Внепланово проверки назначаются по ряду причин (ст. 333 ТК ЕАЭС п. 16).

Одна из основных – появление у таможенных органов обоснованных подозрений в нарушении таможенного законодательства.

Выездные контрольные мероприятия может назначить не только руководитель таможенного органа или его заместитель, но и лицо, которое в данный момент замещает их обоих. День начала выездной таможенной проверки – это день вручения решения проверяемому лицу либо при отправке по почте – дата

получения. Если получать документ это лицо отказывается, проверка начинается в день, когда зафиксирован отказ, либо на 6-й день после отправки по почте.

Если документ отправлен по ЭКС, за дату начала проверки берется день получения адресатом электронного послания. Заметим, что в процессе проверки информация, содержащаяся в первоначальном решении, может изменяться и дополняться.

Проверять могут не более 2-х месяцев. В исключительных случаях руководитель контрольного органа может принять решение о продлении проверки еще на месяц.

Кроме того, если контролеры решат, что нужны дополнительно встречная проверка, экспертиза и другие меры, способствующие эффективному завершению контрольных мероприятий, данная проверка может приостанавливаться. Общий период продления ограничен 9-ю месяцами.

Как оформляются результаты и принимаются решения по окончании таможенной проверки, подробно рассказывает ст. 237 ФЗ–289. Обратим внимание на основные положения этой статьи:

1) Результаты проверки отражаются в акте. Он составляется в 2-х экземплярах. Дата его составления – это дата окончания проверки.

2) Акт должен быть утвержден руководителем таможенного органа не позднее чем через 3 рабочих дня после оформления, а вручен проверяемому лицу – через 5 дней, под роспись.

3) Получение акта проверки проверяемым лицом фиксируется по тем же правилам, что и получение решения о проверке.

4) В течение 15 рабочих дней после получения проверяемый может направить в таможенный орган свои письменные возражения, касающиеся содержания акта. В течение 10-дневного срока (в рабочих днях) с момента поступления возражений таможенный орган обязан дать на них письменный ответ по существу.

## 2 ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА

### 2.1 Характеристика процесса таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным видом транспорта

Прибытие на таможенную территорию ТС и убытие с этой территории товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, осуществляется в пунктах пропуска через Государственную границу РФ, открытых для международного железнодорожного сообщения.

При международной перевозке железнодорожным транспортом перевозчик сообщает таможенному органу следующие сведения (гл. 23 ТК ЕАЭС):

- наименование и адрес отправителя товаров;
- наименование и адрес получателя товаров;
- наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров;
- наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности не менее чем на уровне первых четырех знаков;
- вес брутто товаров (в килограммах);
- идентификационные номера контейнеров.

Данные сведения сообщаются путем представления таможенному органу следующих документов:

- железнодорожной накладной;
- имеющихся у перевозчика коммерческих документов на перевозимые товары.

В отношении товаров, вывозимых с таможенной территории РФ железнодорожным транспортом установлен упрощенный порядок таможенного оформления распоряжением ФТС России от 27.05.2004 № 246-р «Об

особенностях таможенного оформления товаров, вывозимых железнодорожным транспортом».

При перевозке товаров железнодорожным транспортом в соответствии с внутренним таможенным транзитом ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов несет железная дорога, утратившая товары либо выдавшая их без разрешения таможенного органа.

Требование об уплате таможенных платежей предъявляется таможенными органами железной дороге назначения.

Данное положение не распространяются на случаи, если разрешение на внутренний таможенный транзит выдано экспедитору, а также на случаи перевозки товаров в прямом смешанном сообщении, если разрешение на внутренний таможенный транзит выдано перевозчику другого вида транспорта.

Особенности временного хранения товаров, перевозимых железнодорожным транспортом.

По запросу железной дороги допускается временное хранение товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, до их разгрузки непосредственно в транспортных средствах, находящихся на железнодорожных путях этой железной дороги в местах, которые не являются складами временного хранения, и расположение которых согласовано с таможенными органами.

Указанные места являются зоной таможенного контроля. Железная дорога обязана обеспечить сохранность товаров и исключить доступ к ним посторонних лиц.

Товары, хранящиеся в транспортных средствах в зоне таможенного контроля в соответствии с настоящей статьей, рассматриваются для таможенных целей как находящиеся на временном хранении. Разгрузка товаров и их перемещение в любое другое место допускаются с разрешения таможенного органа.

В случае утраты товаров, хранящихся в транспортных средствах в зоне таможенного контроля, либо их выдачи без разрешения таможенных органов ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов несет железная дорога.



При международной перевозке товаров железнодорожным транспортом разрешение на временное хранение на складе получателя может быть выдано на партию товаров, прибывших на нескольких транспортных средствах, образующих единый состав, независимо от количества грузовых накладных при условии, если весь состав следует в адрес одного получателя.

Таможенный контроль на железнодорожных путях сообщения осуществляется пограничными и внутренними таможенными органами. Вопросы организации взаимодействия служб государственных органов, участвующих в таможенно - пограничном оформлении и контроле, находят отражение в решении начальника таможни на охрану таможенной границы:

- на пограничных железнодорожных станциях;
- на контрольных постах, расположенных непосредственно у границы;
- на перегонах между государственной границей и пограничной железнодорожной станцией;
- на перегонах между ближайшей к пограничной внутренней станцией и пограничной (в отдельных случаях, когда это предусмотрено разработанной технологической схемой контроля перемещаемых через границу лиц, товаров и транспортных средств, – на железнодорожных подъездных путях, имеющих статус таможенных складов и складов временного хранения товаров).

Внутренними таможнями таможенный контроль осуществляется на специально выделенных железнодорожных путях товарных дворов железнодорожных станций.

Таможенное оформление физических лиц осуществляется:

- непосредственно в вагонах пассажирского поезда;
- на вокзалах пограничных железнодорожных станций.

Технологический комплекс контроля включает линии контроля служб, принимающих участие в оформлении и контроле.

При убытии из страны в указанную схему входят:

- линия таможенного контроля, почта, телеграф, телефон и отделение банка;

– линия оформления багажа и груза транспортным предприятием, осуществляющим международные перевозки, - в нашем случае обслуживающий персонал пассажирского отдела перевозок пограничной железнодорожной станции;

– линия пограничного контроля;

– линия контроля наличия оружия и металла под одеждой на человеке – линия безопасности.

На линии таможенного контроля в процессе досмотра ручной клади и багажа в случае необходимости, при наличии продукции животного и растительного происхождения, приглашаются сотрудники органов ветеринарного и фитосанитарного контроля. При прибытии в страну (в РФ) в технологический комплекс контроля входят:

– линия пограничного контроля;

– линия получения багажа и грузов;

– линия таможенного контроля, с которой совпадают линии фитосанитарного и ветеринарного видов контроля.

Общие положения по организации службы (работы) по пограничному оформлению лиц, товаров и транспортных средств излагаются в технологических схемах пограничного оформления, разрабатываемых руководителями таможенных, пограничных, медико-санитарных, фитосанитарных, ветеринарных и других органов при активном участии начальников железнодорожных пограничных станций и руководителей подчиненных им служб (грузового отдела товарной железнодорожной станции, пассажирского отдела – пассажирской железнодорожной станции, диспетчерской службы железнодорожной станции).

Разработанные каждой службой технологические схемы по своему профилю сводятся в единую технологическую схему оформления лиц, товаров и транспортных средств (в рассматриваемом случае пассажирских и грузовых поездов).

После согласования схема утверждается начальником пограничной железнодорожной станции, начальником таможи (таможенного поста), начальником ОКПП (далее – КПП) или отделения ОКПП погранвойск, руководителями пунктов медико-санитарного, ветеринарного контроля, руководителем органа милиции (линейного отдела УВД на железнодорожном транспорте).

Одним из важных средств, обеспечивающих своевременность оформления железнодорожных поездов заграничного следования, является поддержание должного погранично-таможенного режима при оформлении поездов заграничного следования на контрольном посту на границе, на перегоне от контрольного поста до пограничной железнодорожной станции и на пограничной железнодорожной станции во время оформления лиц, товаров и транспортных средств – до окончания их таможенно-пограничного оформления.

В каждом железнодорожном пункте пропуска через государственную границу, с учетом местных условий, руководство пограничной железнодорожной станции совместно с пограничными и таможенными органами определяют территории, пути, площадки и помещения, где непосредственно осуществляется пограничный, таможенный и иные виды контроля.

В этих местах, с целью создания необходимых условий для проведения контроля, исключения доступа лиц к закрытым для них местам, транспортным средствам международного следования и незаконного пересечения государственной границы, а также предотвращения совершения контрабандных действий, валютных операций и иной противоправной деятельности, таможенными органами и погранвойсками вводятся дополнительные режимные ограничения.

Отстой вагонов международного сообщения на досмотровых площадках не допускается.

Доступ лиц к поездам (вагонам, контейнерам) международного сообщения в период их погранично-таможенного контроля запрещается.

Встречающим и провожающим лицам не разрешается входить в помещения, где находятся лица, не прошедшие перед отправлением за границу (или по прибытии из-за границы) таможенный и паспортный контроль.

Посадка и высадка пассажиров на пограничных железнодорожных станциях из поездов (вагонов) международного сообщения, а также погрузка (выгрузка) почты, багажа и иного имущества производится только с разрешения пограничных и таможенных властей.

В пунктах пропуска через границу вводится пропускной режим.

Вход в зону таможенного оформления и контроля разрешается только по пропускам, выдаваемым таможенными органами.

Расстояние между контрольным постом и железнодорожной станцией бывает различным.

Территория контрольного поста может сливаться с территорией пограничной железнодорожной станции, в отдельных случаях расстояние от контрольного поста до железнодорожной станции достигает десятков километров (например, в Выборгской таможне).

Поэтому служба пограничных и таможенных нарядов по проверке документов, досмотру, наблюдению, сопровождению поездов строится с учетом местных условий.

Под контрольным постом пограничной железнодорожной станции понимается инженерное сооружение, представляющее собой досмотровую площадку для осмотра длинномерных поездов (50х60 вагонов) с 1-2, 1-4 железнодорожными колесами.

По периметру поста устанавливается ограждение, оборудованное периметровой сигнализацией или иными средствами охраны от несанкционированного доступа.

На контрольных постах возводятся (строятся) специальные помещения для работающих, смен сотрудников пограничных и таможенных органов.

Основное назначение контрольного поста – осуществление внешнего наружного осмотра пассажирских поездов и полный внешний, а при необходимости – и внутренний осмотр всех грузовых, как груженых, так и порожних поездов (вагонов), убывающих за границу и прибывающих из-за границы.

Подразделения таможенного органа и ОКПП (КПП) – отделения пограничного контроля за грузовыми поездами в процессе службы на контрольном посту имеют право вскрывать с целью осуществления таможенного и пограничного контроля опломбированные вагоны (контейнеры).

Вскрытие вагонов (контейнеров) со снятием пломб осуществляется в присутствии представителя железнодорожной станции (товарной конторы железнодорожной станции) и оформляется актом вскрытия, который подписывается представителями железнодорожной станции, таможенного органа и контрольно-пропускного пункта погранвойск.

Транспортные средства – пассажирские и грузовые поезда, оформленные на контрольном посту, учитываются таможенными и пограничными органами в специальных книгах учета движения через границу транспортных средств.

В вокзалах и других станционных зданиях выделяются служебные помещения для ОКПП погранвойск, таможенных органов и других организаций, осуществляющих контроль над передвижением через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, товаров и иного имущества.

Для целей таможенного оформления и контроля в железнодорожных вокзалах выделяются и оборудуются залы таможенного оформления и пограничного контроля с технологическими линиями паспортно-таможенного и других видов пограничного оформления следующих через границу лиц по прибытию и убытию, помещения для личного досмотра лиц, следующих через границу.

Физические лица, следующие из-за границы до пограничной станции или выезжающие за границу на такой станции, проходят пограничный контроль и

таможенное оформление ручной клади и багажа только в вышеуказанных залах, а остальные – непосредственно в поездах.

Снятие ручной клади и багажа пассажиров, следующих в прямом беспересадочном пассажирском сообщении через границу, для проведения тщательного таможенного оформления и контроля в залах, (в том числе и с применением специальной досмотровой техники) производится по решению должностного лица таможенного органа.

Проведение контрольно-досмотровых мероприятий и таможенного оформления непосредственно в поездах, является одним из самых напряженных направлений работы. Время нахождения в поезде наряда ограничено расписанием.

Служба (работа) пограничных, и таможенных смен согласовывается и строится с учетом графика движения пассажирских и грузовых поездов через государственную границу.

В зависимости от складывающейся оперативной обстановки на таможенной границе и в регионе деятельности таможенного органа подразделения таможни осуществляют служебную деятельность в форме повседневной службы или специальной операции.

Повседневная служба – это согласованные по месту, цели, времени непрерывные действия оперативных подразделений, подразделений правоохранительного блока в сочетании с режимными мероприятиями, проводимыми таможенными органами по единому замыслу и плану в определенном районе в целях пресечения контрабандной деятельности, нарушений таможенных правил, обеспечения безопасности работы таможенных органов, должностных лиц таможенных органов и членов их семей в целях успешного выполнения возложенных на эти органы задач.

Повседневная служба (работа) является основной формой служебной деятельности и может осуществляться в нормальном и усиленном режиме.

Специальная операция может проводиться во взаимодействии с соединениями, частями и подразделениями пограничных войск, Федеральной пограничной службы РФ, территориальными органами МВД РФ, ФСБ РФ, ФНС РФ и другими.

Кратко рассмотрим общий порядок таможенного оформления пассажирских и грузовых (товарных) поездов, следующих через государственную границу.

При планировании и организации службы расчет сил и средств производится с учетом стабильной обстановки, заложенного в расписании движения пассажирских и графика движения грузовых поездов в течение смены (12 часов; 24 часа).

Товарные поезда и перевозимые на них грузы, также как и другие товары и транспортные средства, вывозимые за пределы страны и ввозимые на ее территорию из других государств, подлежат таможенному контролю.

При этом локомотивы и подвижной состав оформляются в таможенном отношении как транспортные средства только на пограничных железнодорожных станциях, а перевозимые товары могут оформляться как во внутренних таможах, так и на границе.

Таможенное оформление грузовых поездов (вагонов, контейнеров) осуществляется на контрольных постах (далее – КП), перегонах между контрольным постом и на пограничной железнодорожной станции.

На контрольных постах ведется оформление поездных бригад, проводится визуальный осмотр, в нужных случаях – досмотр перевозимых грузов. При необходимости организуется их сопровождение.

Проведение досмотровых мероприятий осуществляется в парках отправления и на контрольных постах (во внутренних таможах – на специально отведенных путях товарных железнодорожных станций), проверка железнодорожных документов – в технических конторах товарных пограничных станций.

Таможенное оформление поездов при импортных и экспортных операциях имеет свои особенности.

Товары, ввозимые в страну, из таможи, расположенной в пункте пропуска на границе (таможня отправления), направляются по документу контроля доставки (далее – ДКД) в таможню, в зоне деятельности которой расположен получатель (таможня назначения), под ответственность перевозчика, для окончательного таможенного оформления во всех случаях, когда выдача товаров получателю не производится непосредственно на границе.

Товары перевозятся между таможнями под таможенным обеспечением (пломбы, печати, окантовка) в упаковке, транспортных средствах – вагонах, контейнерах, изготовленных и оборудованных таким образом, чтобы предметы не могли извлекаться из опечатанного грузового помещения, транспортного средства или контейнера или помещаться туда без оставления видимых следов вскрытия, а также повреждения таможенного обеспечения.

По окончании формирования состава с импортными товарами для отправки в глубь таможенной территории состав подлежит предъявлению к техническому коммерческому осмотру.

Вывоз товаров допускается при условии соблюдения установленного порядка и производства таможенного оформления в соответствии с заявленным таможенным режимом.

На выходную погранстанцию прибывают товары как уже оформленные на вывоз внутренними таможнями, так и не оформленные. Последние подлежат декларированию в пограничной таможне прежде, чем будет разрешен их вывоз за границу.

Таможенное оформление завершается после проверки всех сведений и документов, представленных для контроля, и, в случае необходимости, проведения досмотра заявленных товаров.

По требованию таможни железная дорога обязана предъявить к досмотру товары и транспортные средства и обеспечить выполнение необходимых технологических операций (расцепка вагонов, снятие и вскрытие контейнеров, разгрузка товаров и т.п.).



При досмотре рефрижераторных секций, а также других вагонов, где предусмотрены помещения для проводников, стрелков военизированной охраны и других лиц, сопровождающих грузы, досмотровая группа производит досмотр непосредственно таких помещений и рабочих мест с целью выявления запрещенных к ввозу/вывозу товаров; товаров, на ввоз/вывоз которых имеются количественные ограничения; не декларированных товаров; незаконного провоза рублевой и валютной наличности проводниками.

В процессе досмотра проверяется также наличие документов о праве ношения оружия и его соответствия указанному в разрешении.

Проведение досмотровых мероприятий осуществляется, как правило, в парках прибытия и досмотровых парках.

Во время проведения досмотра связь досмотровых групп со старшими смены осуществляется по радио с докладами о всех перемещениях групп и о ходе досмотра.

Досмотр должен производиться не менее чем двумя инспекторами на один вагон с соблюдением положений инструкции по технике безопасности, технологических норм работы станции.

При ввозе на таможенную территорию РФ и вывозе с этой территории товаров, необходимых при стихийных бедствиях, авариях, катастрофах, живых животных, скоропортящихся товаров, радиоактивных материалов, товаров для целей массовой информации, товаров, направляемых в адрес высших органов законодательной, исполнительной и судебной власти Российской Федерации и других подобных товаров их таможенное оформление производится в упрощенном виде и приоритетном порядке.

## 2.2 Проблемы организации таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом

По размерам территории Россия является одной из крупнейших стран мира, и для полноценного экономического развития государства наличие и развитие

транспортной инфраструктуры является актуальной и насущной необходимостью.

Наша страна в силу своего географического положения обладает практически всеми видами современного транспорта.

Транспортная система государства играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии, и обеспечение надежного обслуживания потребителей транспортных услуг с минимальными транспортными издержками является едва ли не главным условием поступательного экономического развития [12].

Процессы глобализации мировой экономики и увеличение объемов международной торговли открывают перед нашей страной множество перспектив, в том числе и по превращению России в международного транспортного лидера, связующего Восток и Запад.

Формирование Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) создает предпосылки к созданию единого экономического пространства для государств-участников, придает стимулы для развития торговых отношений.

Среди множества задач формирования и развития ЕАЭС одной из важнейших будет задача развития логистической и транспортной инфраструктуры.

Россия является самым крупным участником ЕАЭС и отечественная транспортная система выполняет основную роль в организации как пассажирских, так и грузовых перевозок.

Но, в то же время, существуют определенные проблемы, решение которых необходимо для успешной интеграции российской транспортной системы в международные транспортные коридоры.

Во-первых, это низкая, если не сказать хаотичная, организация транспортно-логистического обслуживания. Во-вторых, это низкое качество российских дорог, не отвечающее мировым стандартам. В третьих, это отсталость подвижного состава (как автомобильного, так и железнодорожного), что приводит в итоге к снижению мобильности населения и к высоким издержкам при перевозках на большие расстояния. Кроме того, к проблемам транспортной системы страны относится большая удаленность хозяйствующих субъектов от рынков сбыта, что

не способствует снижению логистических издержек в конечной цене продукции [26].

Основными условиями перевозок грузов по железной дороге в международном сообщении являются следующие: грузы принимаются к перевозке по внутренним правилам страны отправления; договор перевозки оформляется соответствующей накладной, которая заполняется на русском языке и языке страны-партнера [16].

При международной перевозке железнодорожным транспортом перевозчик предоставляет таможенному органу:

1) Документы: транспортные (перевозочные) документы; передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав; документ, содержащий сведения о припасах; документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза; имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.

2) Сведения: наименование и адрес отправителя товаров; наименование и адрес получателя товаров; наименование станции отправления и станции назначения товаров; о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров; наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности 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 проводится в следующих формах:

- получение объяснений;
- проверка таможенных, иных документов и (или) сведений;
- таможенный осмотр;

- таможенный досмотр;
- таможенный осмотр помещений;
- таможенная проверка [22].

При проведении таможенного контроля важно, чтобы происходило таможенное оформление физических лиц. Оно может осуществляться непосредственно в вагонах пассажирского поезда либо на вокзалах пограничных железнодорожных станций [3].

Однако, есть и определенные проблемы, связанные с проведением таможенного контроля на железнодорожном транспорте. В частности, это большие сроки проведения проверочных мероприятий, что вызывает нередкие задержки поездов, особенно пассажирских, и приводит впоследствии к выплате различных штрафов и компенсаций.

А это негативно сказывается на уровне проверки железнодорожного транспорта и, как правило, связано с непригодностью конструкций пассажирских поездов к быстрому и эффективному осмотру, в силу чего невозможно в короткие сроки проверить и выявить возможные тайники за обшивкой вагона в купе, тамбурах, коридорах и т.д.

Основными способами для решения данной проблемы могут выступать следующие методы:

- 1) Использование технических средств, реагирующих на перемещение, изменение объёма, на несанкционированный вход в систему, включая использование лазерной и компьютерной техники.
- 2) Использование в ходе осмотров розыскных собак.
- 3) Применение наружных камер наблюдения в местах отстоя и погрузки пассажирских вагонов и локомотивов.

Но, при всей актуальности, вышеперечисленные методы не всегда возможно реализовать в силу высокой стоимости оборудования (которое должно быть устойчиво к взломам, энергетическим помехам и независимо от перепадов

напряжения в электросетях) и недостаточного количества служебных собак в кинологовических подразделениях ФТС.

Также было бы правильным для ускорения времени таможенного контроля железнодорожного транспорта использовать следующие методы:

1) Внедрение принципа первичности электронных документов и сведений в электронном виде при построении таможенных технологий и подготовке нормативных правовых актов.

2) Документы и/или сведения, необходимые для пропуска через границу представляются только в таможенный орган (за исключением пограничного контроля).

3) Использование интегрированных информационно-программных и технических средств, автоматизирующих функции государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу, что позволяет таможенному органу принять решение в отношении перемещаемых товаров.

4) Сокращение времени обработки транспортных средств в пункте пропуска, если не потребовалась дополнительная проверка.

5) Создание механизмов расширенного использования предварительной информации для обработки железнодорожных составов в пунктах пропуска.

6) Повышение информационного обмена и взаимодействия таможенных органов государств – членов ЕАЭС по уголовным и административным делам в сфере таможенного дела [10].

Таким образом, таможенный контроль железнодорожного транспорта представляет собой комплекс серьезных проблем, решение которых сможет повысить эффективность проверочных мероприятий и серьезно сократить время, необходимое на их проведение.

Чтобы осуществлять грузоперевозки в международном сообщении, используя железные дороги, перевозка грузов обязательно должна сопровождаться составлением и подписанием специальных документов. При этом все бумаги для транспортировок товара, как и процедуры по организации железнодорожных

перевозок, регулируются законодательными актами, имеющими статус международных.

В случае с железнодорожным транспортом перевозчики опираются на два основных международных документа:

Конвенция о международных железнодорожных перевозках грузов (далее – МГК), которая регулирует грузоперевозки по железнодорожному сообщению между странами; КОТИФ – соглашение, где рассматриваются вопросы международных железнодорожных перевозок. Помимо прочего, документ позволяет определить размер и условия наступления ответственности при порче и повреждениях грузов [10].

Согласно международным конвенциям, перевозка грузов сопровождается рядом документов, к которым относятся:

1) Договор перевозки.

2) Товарно-транспортная накладная. Оформление документа зависит от транспорта, который осуществляет перевозку груза. Это могут быть авиаперевозки, морские, автомобильные, но в данном случае железнодорожные.

Оформляется накладная в трех экземплярах: первый – поставщику, второй – перевозчику, третий – получателю груза. Содержит в себе основную информацию:

- место и время составления договора на грузоперевозки;
- данные отправителя;
- данные получателя;
- данные перевозчика;
- место и дата приема груза;
- маркировка, используемый вид упаковки, иные нюансы перевозимого груза;
- количества грузовых мест и их данные;
- общий вес груза;
- данные о внесенных платежах;
- инструкции, используемые для соблюдения таможенных правил;

– указание того, что транспортировка должна быть осуществлена вне зависимости от препятствий, установленных Конвенцией.

Товарно-транспортная накладная может содержать в себе следующую дополнительную информацию:

- запрет на перегрузку;
- обязательные платежи;
- время или момент для обязательной оплаты платежей;
- стоимость товара;
- условия страхования груза;
- срок, в течение которого транспортировка должна быть успешно завершена;
- документы, переданные перевозчику.

Carnet ATA – таможенный документ, который действует на территории различных стран. Может применяться вместо таможенной декларации. Использование карнета ATA чаще всего целесообразно в тех случаях, когда необходимо ввести грузы для выставок или спортивные снаряжения в короткие сроки.

Также карнет ATA может быть применен при транспортировке товаров: для ремонта или модификаций, не предназначенных для продажи, а также образцов товаров. Carnet ATA используется из-за наличия следующих преимуществ:

- не затрачивается время и средства для оформления ввоза груза на определенное время;
- избавляет от необходимости оформления дополнительных таможенных документов;
- является финансовой гарантией, что освобождает от необходимости оформления банковских и иных видов гарантий;
- освобождение от уплаты ввозной пошлины;
- действует в течение одного года;
- документ не требуется переводить на государственный язык иной страны; – широкая сфера применения.

CMR – международная товарно-транспортная накладная (далее – ТТН). Это трехсторонний договор, содержащий следующую информацию:

- количество товара;
- данные о перевозчике;
- данные об отправителе;
- данные о получателе;
- список сопроводительных документов;
- время доставки груза.

CMR является необходимой к оформлению только в ряде случаев:

- места погрузки и разгрузки – разные страны;
- одна из стран договора является участником конвенции;
- за транспортировку будет выплачено вознаграждение.

Коносамент – это документ, который передается от перевозчика грузоотправителю. Он необходим для того, чтобы подтвердить право собственника на перевозимый груз. Коносамент выполняет следующие функции:

- ТТН;
- товарораспорядительный документ;
- подтверждение получения товара перевозчиком в установленном состоянии;
- подтверждение договора транспортировки [19].



### 3 ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ СИСТЕМЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

#### 3.1 Совершенствование таможенного контроля товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом

Одним из ключевых элементов системы обеспечения экономической безопасности России является таможенная служба России, деятельность которой имеет именно такую цель, что отражено в словах присяги «клянусь ... защищать экономический суверенитет и экономическую безопасность Российской Федерации...».

Одной из наиболее очевидных угроз экономической безопасности (согласно Стратегии), на недопущение (устранение) которой направлена деятельность ФТС России, является высокий уровень теневой экономики и ее криминализация (относится, в том числе, перемещению к незадекларированной (неверно задекларированной) продукции через границу).

К тому же, в рамках основных задач по реализации направления по развитию системы государственного управления и стратегического планирования, важным в Стратегии отмечена необходимость совершенствования механизма принятия ответных мер в случае применения иностранными государствами и международными организациями санкций и других дискриминационных ограничений в отношении российских юридических и (или) физических лиц и отраслей экономики Российской Федерации.

В качестве примера ответной реакции можно указать на Указ Президента РФ от 06.08.2014 № 560 (ред. от 24.06.2019) «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации», который был введен в ответ на введение антироссийских санкций.

Обеспечение соблюдения условий запрета является одной из ключевых задач, стоящих перед таможенными органами России, которая осуществляется,

преимущественно, посредством результативного функционирования системы таможенного контроля. Дополнительную важность эффективности вышеуказанной деятельности обусловлена тем, что эмбарго, в некоторых случаях, является базой для перспективного импортозамещения.

Так, в Аналитическом вестнике № 34 (633) указано, что введение эмбарго «способствовало расширению ниши для отечественных товаропроизводителей на внутреннем агропродовольственном рынке» [10].

Тем не менее, имеются факты поступления «санкционной» продукции на российский рынок, что помимо прямого ущерба как товаропроизводителям, так и государству, подрывает авторитет власти, наносит репутационные потери.

Так, Матвеевой Н.В. отмечается, что санкционные продовольственные товары ввозятся на российскую территорию под видом товаров, наименование которых не соответствует фактическому [11], что диктует необходимость дальнейшего повышения результативности системы таможенного контроля, конечной целью чего является обеспечение экономической и национальной безопасности России.

В дополнении к вышесказанному, в Стратегии указана потребность в перспективном совершенствовании деятельности контрольно-надзорных органов, в том числе на основе широкого внедрения риск – ориентированного подхода и развития практики страхования ответственности субъектов экономической деятельности.

Именно в этом аспекте осуществляется развитие таможенных органов России, постоянно совершенствуется система таможенного администрирования, в т. ч. таможенного контроля [3].

Фрагмент системы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации, представлен на рисунке 1.



Рисунок 1 – Фрагмент системы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации (составлено автором)

Таким образом, таможенный контроль является необходимым условием обеспечения экономической безопасности в различных векторах ее проявления (в рамках выполнения фискальной, контрольно-надзорной и регулирующей функций).

При этом важно осознавать, что система таможенного контроля не должна препятствовать развитию внешнеэкономических отношений, а напротив, оказывать содействие (стимулировать) в формировании благоприятной бизнес среды. Фрагмент системы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации, на котором показано место федеральной таможенной службы России (в качестве субъекта соответствующей системы), а также некоторые инструменты обеспечения экономической безопасности, реализуемые таможенными органами России, представлен на рисунке 1.

В итоге можно заключить, что таможенная служба России посредством выполнения возложенных на нее задач и функций, обеспечивает достижение состояния экономической безопасности государства, нивелируя угрозы как внешнего, так и внутреннего характера.

На рисунке 2 в графической форме представлено соотнесение некоторых угроз экономической безопасности (в соответствии со Стратегией) и направлений совершенствования деятельности таможенных органов России, которые подкреплены примерами. В результате становится очевидным факт влияния эффективного функционирования системы таможенного контроля на отдельные вызовы и угрозы, а в целом – на уровень экономической безопасности России.

Таким образом, посредством осуществления таможенного контроля, ФТС России вносит значительный вклад в обеспечение экономической безопасности РФ. Однако, осуществление указанной деятельности имеет ряд существенных проблем, которые оказывают влияние на эффективность таможенного контроля.



Рисунок 2 – Некоторые направления деятельности ФТС России по предотвращению отдельных угроз экономической безопасности Российской Федерации (составлено автором)

В связи с этим необходимо дальнейшее совершенствование, основным инструментом чего является расширение использования цифровых технологий, т. е. перспективная цифровизация таможенной деятельности, в т. ч. системы осуществления таможенного контроля, схематично представлено на рисунке 3.

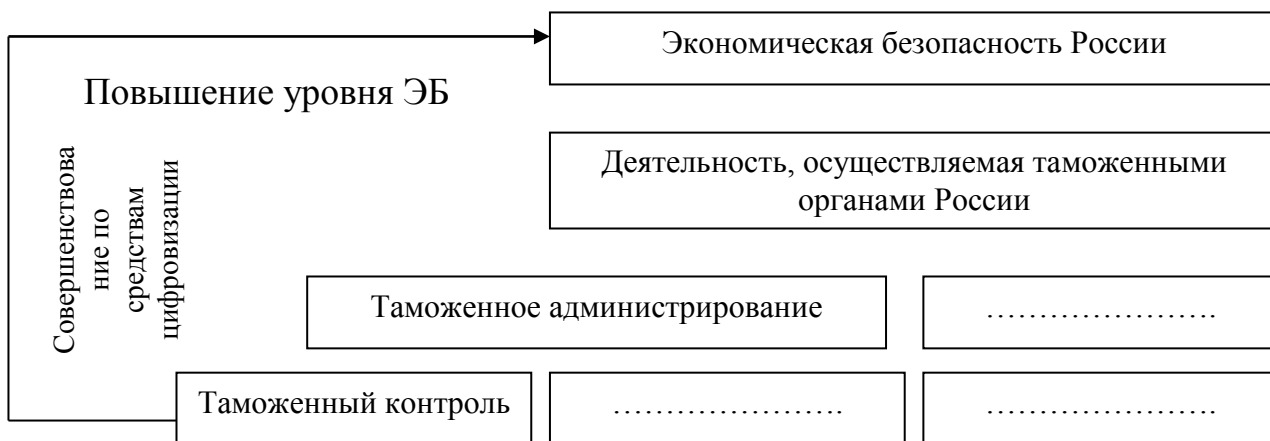


Рисунок 3 – Схематическое изображение взаимосвязи совершенствования системы таможенного контроля посредством цифровизации и уровня экономической безопасности (составлено автором)

В первую очередь необходимо отметить, что к целому комплексу актуальных проблем относятся вопросы по совершенствованию таможенного контроля, особенно в пунктах пропуска (далее – ПП), которые обусловлены, прежде всего, темпами развития информационных технологий и института предварительного информирования (рисунок 4).



Рисунок 4 – Основные проблемы в области таможенного контроля

Предварительная информация становится своеобразным (причем, основным) инструментом в императиве снижения к минимальному значению числа ситуаций, когда таможенными органами РФ используются дополнительные инструменты контроля (это вызвано тем, что предварительная информация содержит все необходимые сведения).

Следует сказать, что в настоящее время обязательному предварительному информированию подлежат только те товары, которые ввозятся на таможенную территорию Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) автомобильным и железнодорожным видами транспорта (если же продукция перемещается водным видом транспорта – обязательное предварительное информирование в РФ введено только в случае свободного порта Владивосток).

### 3.2 Пути повышения эффективности и улучшения системы таможенного контроля

В направлении решения проблемы совершенствования механизмов государственного контроля в пунктах пропуска (далее – ПП) через госграницу РФ, в первую очередь, требуется выполнить мероприятия, приведенные на рисунке 5.

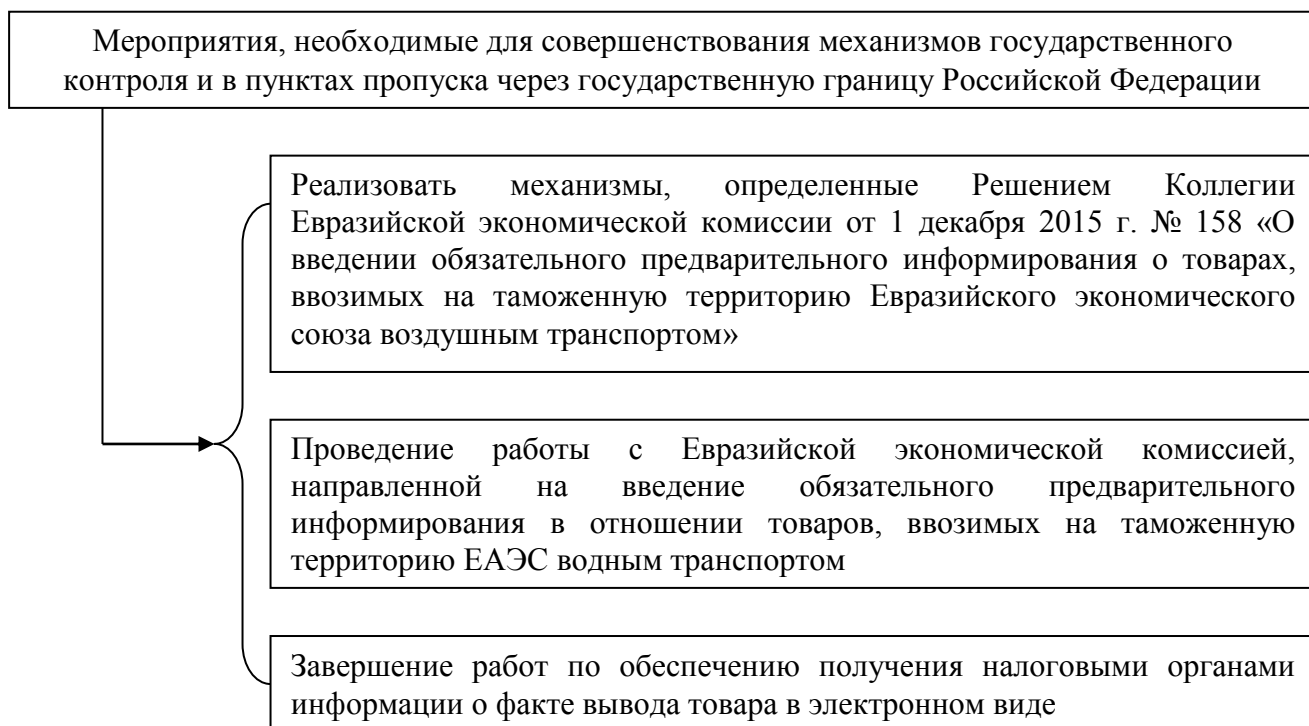


Рисунок 5 – Мероприятия, необходимые для совершенствования механизмов государственного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации

Во-первых, возникает объективная необходимость развития института предварительного информирования (тем более, что положительная практика уже имеется, равно как и накопленный опыт).

Расширение указанного выше направления связано с введением (реализацией) механизмов обязательного предварительного информирования при перемещении товаров воздушным транспортом (т. е. ввоз на таможенную территорию ЕАЭС). Одновременно с этим, целесообразным представляется расширение механизмов предварительного информирования на водный транспорт, определенные наработки которого сформированы в рамках порта Владивосток.

Во-вторых, исключительно важным является развитие взаимодействия с налоговыми органами России (Соглашение подписано еще в 2010 г., но условия диктуют необходимость расширения).

Так, следует (в т. ч. и в рамках формирования системы прослеживаемости (национальной и в масштабах ЕАЭС)) завершить (с положительным результатом) деятельность в рамках обеспечения возможности получать налоговыми органами РФ в электронном (цифровом) виде сведения о факте вывоза продукции.

Еще одним этапом (при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС), в рамках которого следует провести мероприятия по совершенствованию таможенного контроля, является декларирование товаров.

Уже в настоящее время посредством введения декларирования в электронной форме была получена возможность отказаться от предоставления некоторых документов, а затем, постепенно, автоматизировать принимаемые таможенными органами России решения.

В конечном итоге, были внедрены технологии совершения таможенных операций без необходимости непосредственного участия должностных лиц таможенных органов, такие, как автоматическая регистрация деклараций и автоматический выпуск товаров.



В последнее десятилетие практически все мероприятия по совершенствованию работы ФТС России проходили в аспекте создания и развития условий наибольшего благоприятствования для осуществления ВЭД (при сохранении (и повышении) эффективности контроля и других функций, выполняемых таможенными органами России).

Ключевым фактором реализации подобных мероприятий (проводимых в достижении поставленных целей) явилась автоматизация процессов таможенного контроля.

В итоге, например, было сокращено время, затрачиваемое на совершение таможенных операций, т. е. длительность их осуществления, чем, несомненно, было оказано содействие развитию участия России в международной торговле.

Однако, цель расширения практики применения автоматического принятия решений при декларировании товаров (т. е. полномасштабное внедрение) побуждает к дальнейшему развитию системы центров электронного декларирования (далее – ЦЭД), которые в своей деятельности используют исключительно электронные документы.

В связи с отмеченным, в настоящее время происходит внедрение технологии электронного транзита.

Данная тенденция в отношении товаров, которые помещены под таможенную процедуру таможенного транзита, продиктована стремлением сократить период проведения таможенных операций (т. е. уменьшить сроки), а также содействовать развитию взаимодействия (прежде всего, информационного) таможенных органов России и хозяйствующих субъектов, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность (далее – ВЭД).

В дополнении к вышесказанному, посредством технологии электронного транзита будет обеспечена автоматическая обработка данных, которые содержатся в соответствующих документах (представляемых в таможенный орган), что приведет к повышению оперативности принятия решений.

Еще одним преимуществом указанной выше технологии является необходимость предоставлять в таможенный орган документы только один раз (имеются ввиду документы, необходимые для совершения таможенных операций), а использоваться они будут на всех этапах совершения таможенных операций.

К тому же, использование технологии электронного декларирования при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита приведет к решению возложенных на ФТС России задач.

Развитие цифровых технологий как своеобразного инструмента в таможенной деятельности обеспечит возможности для включения хозяйствующего субъекта в реестры лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела, в электронной форме.

К тому же, обеспечивается возможность подачи заявления о выпуске товаров еще до подачи декларации на товары (далее – ДТ) в электронной форме.

В заключении вышеназванных предложений можно отметить, что развитие соответствующих электронных (цифровых) технологий позволит реализовать возможность получения разрешения на переработку товаров в электронной форме (для помещения товаров под таможенные процедуры переработки (на таможенной территории, вне таможенной территории, для внутреннего потребления)).

Уже сейчас в рамках СУР осуществлены механизмы по обеспечению возможности определения (выявления) рисков нарушения таможенного законодательства на протяжении всех стадий совершения таможенных операций (в том числе включая фазы до и после выпуска товаров).

Однако, одним из условий обеспечения оперативного контроля за процессами совершения таможенных операций и принятия мер реагирования на обнаруженные (либо выявляемые) риски нарушения таможенного законодательства является дальнейшее развитие или совершенствование системы центров оперативного мониторинга и управления рисками.

В дополнение к вышесказанному, приоритетным направлением работы таможенной службы России в рамках СУР представляется минимизация фискальных рисков (занижение таможенной стоимости товаров, предоставление недостоверных сведений о классификации товаров, заявление права на получение тарифных преференций и льгот по уплате таможенных платежей).

Необходимым условием по минимизации фактов образования или возникновения задолженности по уплате таможенных и иных платежей, пеней, процентов, должен стать оптимальный выбор форм и методов таможенного контроля в рамках применения системы управления рисками.

Развитию процессов информационно-аналитического сопровождения таможенного контроля должно стать расширение взаимодействия со специализированными организациями, такими, как профессиональные объединения импортеров, крупные производители, отраслевые союзы и ассоциации и прочее.

Последние, зачастую, осуществляют мониторинг и анализ ценовой информации (ценовые исследования), результаты которых посредством доведения до таможенных органов России в рамках СУР будут оказывать содействие в минимизации фискальных рисков.

Еще одним значимым направлением совершенствования механизмов определения объектов таможенного контроля (т. е. их выбора) должно стать продолжение деятельности по трансформации в императиве модернизации субъектно-ориентированной модели СУР.

Этот процесс требуется осуществлять посредством развития (в т. ч. расширения) практики применения результатов контроля налоговой службой России (ФНС России).

Указанная практика основывается на использовании интегрированных информационных технологий федеральных органов исполнительной власти (далее – ФОИВ), входящих в структуру Минфина России.

При этом, дальнейшее развитие в рамках совершенствования и автоматизации таможенных операций и таможенных процедур должно сопровождаться соответствующим развитием системы управления рисками (т. е. невозможно без совершенствования СУР).

Следует отметить, что внедряемые в настоящее время ФТС России перспективные информационные технологии для таможенных органов (таможенной деятельности) и комплексы функциональных автоматизированных систем предъявляют соответствующие требования к процессу управления рисками в таможенных органах по обеспечению всеобъемлющего оперативного контроля.

В данном случае исключительно важным является соблюдение одного из главных принципов применения СУР (который необходимо реализовать в практической деятельности), заключающемся в необходимости проведения таможенного контроля в минимальном объеме, требующемся для обеспечения соблюдения законодательства РФ.

Все отмеченные выше направления совершенствования деятельности в рамках осуществления таможенного контроля имеют место в России, однако приоритетным, в настоящее время, является апробация успешного опыта во всех странах ЕАЭС.

Таким образом, трансформацию таможенного контроля в рамках его совершенствования, необходимо осуществлять путем развития информационных технологий на всех этапах совершения таможенных операций (т. е. на этапах до и после выпуска товаров, в процессе электронного декларирования и деятельности СУР) и в рамках всех таможенных процедур.

В результате, одно из стратегических направлений заключается в необходимости перехода от глобального (всеобъемлющего) таможенного контроля к реализации принципа выборочности.

При этом, работа таможенной службы России должна иметь целью развитие благоприятной среды для осуществления ВЭД, расширение ее как по численности участников, так по формам и объему сделок (стоимостному и физическому).

В этом аспекте приоритетным направлением должно стать стремление к дальнейшему сокращению времени, затрачиваемому хозяйствующим субъектом в рамках проведения внешнеэкономических операций (этот процесс уже принес свои результаты и доказал свою эффективность в ходе исполнения мероприятий соответствующей дорожной карты).

Однако, необходимые мероприятия должны осуществляться при сохранении надлежащего качества таможенного контроля с перемещением основной его части (при системном подходе к нему как к единому целому) на этап после выпуска товаров (с этапов декларирования и нахождения в пункте пропуска), что является общемировой тенденцией и соответствует стремлению к развитию внешней торговли и международной кооперации.

В результате реализации пилотных проектов (как в области физической, так и документальной прослеживаемости), опыт которых был признан успешным, значительному «обелению» подверглись рынки соответствующих товаров (т. е. снизилась доля теневой составляющей).

Уже в настоящее время поэтапно расширяется список (перечень) товаров, подлежащих обязательной маркировке (например, в соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 28.04.2018 № 792-р «Об утверждении перечня отдельных товаров, подлежащих обязательной маркировке средствами идентификации»).

Однако, с целью дальнейшего развития формируемой системы и повышения результативности ее функционирования необходимо приоритетное (первоочередное) расширение сотрудничества между ФТС России и ФНС России (прежде всего, в рамках обмена данными (необходимыми сведениями)).

Реализация данного посыла затрудняется несовершенством и недостаточностью технической базы для информационных технологий, а также и самих технологий.

В итоге, наиболее важным представляется развитие как техники (количественно и качественно), так и технологий, а также расширения взаимодействия (особенно по результатам проверочных мероприятий) между налоговым и таможенным ведомствами России.

Осложняет ситуацию тот факт, что имеются определенного рода различия в системе работы соответствующих служб налоговых и таможенных органов России.

В этой ситуации, особенно для таможенного ведомства России, интерес представляет стандартизация проверочной деятельности, для чего могут быть учтены разработки и результаты успешного международного опыта, накопленного в сфере пост аудита (в таможенной деятельности – после выпуска товаров) (в данном случае имеются в виду рекомендации Всемирной таможенной организации (далее – ВТамО), Компендиума ВТамО по управлению рисками).

В данном случае важным представляется анализ опыта (а в некоторых случаях – его апробация) функционирования систем таможенного администрирования (в частности, таможенного контроля) США, Сингапура, Швеции.

В конечном итоге, основными целями формирования системы прослеживаемости является фискальная и правоохранительная, в т.ч. улучшение в области собираемости таможенных и иных платежей и борьба с использованием различных схем «ухода» (уклонения) от уплаты обязательных платежей.

При этом, функционирование данной системы, предположительно, позволит снизить (минимизировать) количество форм таможенного контроля, применяемых при перемещении товаров и транспортных средств через российские участки таможенной границы ЕАЭС (в перспективе режим прослеживаемости должен будет трансформирован в единую систему в рамках ЕАЭС).

Таким образом, совершенствование системы таможенного контроля, в первую очередь, связано с развитием информационно-телекоммуникационных технологий, ростом оснащения необходимой материальной базой, а также, посредством отмеченного выше, расширением взаимодействия между федеральными органами власти (прежде всего, исполнительной) (приоритетное направление – углубление сотрудничества между таможенными и налоговыми органами России).

Также, подчеркивается важность стандартизации механизмов и моделей проверочных мероприятий с учетом положительного международного опыта, который также базируется на цифровых технологиях.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенный контроль – совокупность действий, направленных на проверку или обеспечение соблюдения законодательства в сфере таможенного регулирования.

Определение таможенной стоимости товара (далее – ОТСТ), представляет собой стоимость товара для таможенных целей. ОТСТ нужно с целью установления размера взимаемых таможенных пошлин и представляет собой одну из самых трудоемких процедур. Мировая практика сегодня закрепила шесть основных методов ОТСТ.

Формы таможенного контроля:

- запрос и получение объяснений от участников ВЭД;
- проверка документов и сведений;
- таможенный осмотр товаров и транспорта;
- таможенный досмотр товаров и транспорта;
- личный таможенный досмотр;
- осмотр помещений и территорий для целей таможенного контроля;
- таможенная проверка.

В заключении можно отметить, что в самом обобщенном виде, совершенствование системы таможенного контроля в рамках обеспечения экономической безопасности России связано с развитием применения информационных технологий как на этапе электронного декларирования, так и фактического контроля, а также в рамках таможенного контроля после выпуска товаров.

В данном случае необходимо повышение эффективности функционирования системы управления рисками (далее – СУР) и ее дальнейшая автоматизация, что связано с перспективной цифровизацией. Параллельно с выше отмеченным, на перманентной основе должны подвергаться совершенствованию технические средства, с помощью которых осуществляется таможенный контроль. Реализация



предложенных мероприятий приведет к повышению уровня экономической безопасности России через рост эффективности таможенного контроля на всех стадиях перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС.

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.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). – Официальный сайт Евразийского экономического союза. – [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413569/itia\\_12042017](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413569/itia_12042017).
- 2 Агамагомедова, С.А. Особенности таможенного контроля товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности / С.А. Агамагомедова // Вестник Российской таможенной академии. – 2013. – № 1. – С. 22 - 27.
- 3 Агамагомедова, С.А. Соотношение понятий «таможенный контроль» и «таможенная услуга» (на примере обеспечения таможенными органами функции по защите интеллектуальной собственности) / С.А. Агамагомедова // Таможенное дело. – 2013. – № 3. – С. 2 - 7.
- 4 Агамагомедова, С.А., Шишкина О.В. Таможенный контроль после выпуска товаров: учебное пособие / С.А. Агамагомедова, О.В. Шишкина. – СПб.: Троицкий мост, 2014.
- 5 Баландина, Г.А. Барьеры на пути к единому экономическому пространству / Г. Баландина // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. – 2011. – № 3. – С. 8 - 10.
- 6 Гравина, А.А. Таможенное право: учебник / А.А. Гравина, А.Ф. Ноздрачев. Ин-т законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. – М.: Волтерс Клувер, 2007.
- 7 Давыдов, Я.В. Таможенное право. Конспект лекций / Я.В. Давыдов. – М.: Приор, 2010. – 327 с.
- 8 Зубач, А.В. Институты административного и таможенного права, регулирующие деятельность таможенных органов: учебник / А.В. Зубач, Н.А. Ронжина, Р.В. Терентьев. – СПб.: Троицкий мост, 2012. – 272 с.
- 9 Костин, А.А. Классификация видов таможенного контроля / А.А. Костин // Таможенное дело. – 2010. – № 1.

10 Костин, А.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: учеб. пособие / А.А. Костин. – СПб.: ИНТЕРМЕДИА, 2014. – 339 с.

11 Наднациональное и национальное регулирование в Таможенном союзе ЕврАзЭС: на примере таможенной пошлины / Ю.В. Гинзбург, А.Ю. Денисова, М.Г. Енадарова и др.; под ред. А.Н. Козырина. М.: Институт публично-правовых исследований, 2014. – 233 с.

12 Самолаев, Ю.Н. Основы таможенной логистики / Ю.Н. Самолаев. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 304 с.

13 Сенотрусова, С.В. Таможенный контроль: учебное пособие / С.В. Сенотрусова. – М.: Магистр: ИНФРА-М, 2013. – 144 с.

14 Сергеев, Е.В. Таможенный контроль: проблемы правового регулирования: Дис. ... канд. юрид. наук. / Е.В. Сергеева. – Саратов, 2005.

15 Соловьев, В.В. Таможенный контроль после выпуска товаров: понятие, сущность, содержание: учебное пособие / В.В. Соловьев. – Ростов н/Д: Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2012. – 159 с.

16 Терехов, Н.В. Таможенный контроль как средство выявления правонарушений во внешнеторговой деятельности: Дис. ... канд. юрид. наук. / Н.В. Терехов. – М., 2003.

17 Федоткин, В.В., Таможенное регулирование внешнеторговой деятельности России / В.В. Федоткин. – М.: Инфра-М, 2010.

18 Халипов, С.В. Таможенное право: учебник / С.В. Халипов. – Издательство Юрайт, 2012 г. – 396 с.