

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ (НА
МАТЕРИАЛАХ БЕЛГОРОДСКОГО ТАМОЖЕННОГО ПОСТА
БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа студента, обучающегося по специальности
38.05.02 «Таможенное дело», очного отделения
5 курса группы 05001205
Крымова Максима Евгеньевича

Научный руководитель
кандидат экономических наук,
доцент кафедры социальных
технологий Шевченко Н.В.

Рецензент
начальник ОТО и ТК №3
Белгородского таможенного поста
Пузиков Д.И.

БЕЛГОРОД 2017

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| ВВЕДЕНИЕ | 3 |
| РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ | 8 |
| РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ НА БЕЛГОРОДСКОМ ТАМОЖЕННОМ ПОСТУ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ | 27 |
| РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ | 46 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 63 |
| СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ | 68 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ | 76 |

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломного исследования. Сегодня, можно отметить, что перемещение транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза связано с выполнением различных таможенных операций, которые включают: выбор таможенного режима, таможенное оформление, уплату таможенных платежей. Важная роль среди этих операций принадлежит таможенному контролю, осуществляемого в различных формах и нацеленного на выявление, пресечение и предупреждение нарушений таможенного законодательства.

Наряду с этим следует обратить внимание на рост транспортного потока, перемещаемого через таможенную границу Таможенного союза, ускорение товарооборота, которые обуславливают необходимость сокращения времени, затрачиваемого на таможенное оформление и таможенный контроль без снижения их эффективности. В целом, этому способствует новая стратегия осуществления таможенного контроля, предусматривающая постепенный переход от тотальной системы таможенного контроля к его вымороженности и достаточности с максимальным использованием системы управления рисками.

Таким образом, актуальность исследования организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары определяется следующими обстоятельствами:

- в научной литературе не проведен комплексный анализ таможенного законодательства Таможенного союза на предмет теоретико-прикладных проблем, связанных в целом с таможенными операциями, а также с их отдельными составляющими компонентами, в частности в отношении транспортных средств, перевозящих товары;

- оценка эффективности таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары требует определения его места в системе таможенного законодательства, установления структурных элементов, правовых средств,

оказывающих внешнее воздействие на оформление данных транспортных средств;

- сложность регулирования, большой объем нормативной базы на уровне Таможенного союза, законов и подзаконных актов в Российской Федерации, поспешная рецепция и стремление к адаптации иностранных правовых конструкций без осознания их содержания и принципов функционирования свидетельствуют об отсутствии системного подхода к регулированию таможенных операций в отношении транспортных средств, перемещаемых товары через таможенную границу Таможенного союза.

Степень изученности темы. Теоретические основы исследования деятельности таможенных органов представлены в трудах таких исследователей как: В.О. Ананьев, С.В. Барамзин, С.С. Горбунов, А.В. Губин, В.Ю. Дианова, В.В. Маркусов и О.В. Маркова, И.Н. Колобова и С.С. Кузнецов, Г.В. Матвиенко, А.В. Нестеров и И.В. Бегишева¹ и ряд других.

Общие вопросы таможенного контроля рассматривались в работах Е.И. Андреевой и Т.Г. Размадзе, П.Н. Афонина, Н.Г. Липатовой, М.М. Пимоненко и Е.Ю. Тимофеевой, И.В. Полухина, Л.А. Поповой и А.А. Пантелеева, Е.В. Труниной² и др.

¹ См.: Ананьев В.О. Административно-правовое регулирование деятельности таможенных органов Российской Федерации по защите интеллектуальной собственности : монография. М., 2011; Горбунов С.С. Правовой институт оспаривания решений, действий (бездействия) таможенных органов Российской Федерации: материальный и процессуальный аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2012; Губин А.В. Развитие теории оценки результатов деятельности таможенных органов : монография. М., 2012; Дианова В.Ю., Макрусов В.В., Маркина О.В. Развитие таможенных институтов : монография. М., 2009; Колобова И.Н., Кузнецов С.С. Управление таможенными органами на основе процессно-ориентированного подхода : монография. М., 2010; Матвиенко Г.В. Правовые основы таможенного процесса. М., 2011; Нестеров А.В. Бегишева И.В. Таможенный тариф как административно-правовой инструментарий // Административное право и процесс. 2012. № 7.

² См.: Андреева Е.И., Размадзе Т.Г. Альтернативы развития и применения ИТ-технологий при таможенном контроле товаров // Вестник экономической интеграции. 2013. № 12 (69); Афонин П.Н. Проблемы управления рисками при таможенном контроле товаров, перемещаемых через границу Таможенного союза : сб. материалов Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Таможенные чтения - 2012. Россия в меняющемся мире: вызовы и возможности» // Под общей редакцией А.Н. Мячина [Редколлегия: Аграшенков А.В., Афонин П.Н., Белоусова Е.А., Горляков П.Ю., Качалова В.Г., Колошинская Н.В., Кузминых Ю.В., Кулешов А.В., Лагун А.В.,

Проблемы организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары, исследовали такие ученые, как Н.А. Афанасьева, А.Н. Драгунова, Н.Ю. Романова и О.А. Чернышева, М.В. Зоткина и Е.А. Скрипачева, А.Ф. Колпаков, С.Н. Ляпустин и Т.М. Панкратова, А.А. Костин, Г.И. Нурутдинова, Е.А. Соколова и Н.А. Ларионова, А.Я. Черныш и О.Л. Саламан и ряд других¹.

Проблема исследования обусловлена наличием противоречия между требуемым и существующим уровнем развития научно-методического аппарата организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары через таможенную границу Таможенного союза.

Объект исследования – организация таможенного контроля. **Предмет исследования** – технологии таможенного контроля транспортных средств,

Максимов Ю.А., Николаева С.Л., Селезнёв А.А., Семёнов А.В., Терентьев Р.В., Удовенко С.П., Шляхов А.А.]. М., 2012; Липатова Н.Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. № 6; Пимоненко М.М. Тимофеева Е.Ю. Таможенный контроль и таможенная инфраструктура в условиях международной экономической интеграции // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 5 (36); Полухин И.В. Применение системы управления рисками при таможенном контроле // Логистические системы в глобальной экономике. 2011. № 1; Попова Л.А., Пантелеев А.А. Развитие системы взаимодействия таможенных и налоговых органов при контроле взимания и возмещения налога на добавленную стоимость : монография. М., 2010; Трунина Е.В. Таможенный контроль как форма деятельности таможенных органов // Вестник Евразийской академии административных наук. 2010. № 4.

¹ См.: Афанасьева Н.А. Таможенный контроль в пунктах пропуска транспортных средств и товаров : сб. научных трудов «Современная наука: теоретический и практический взгляд». М., 2015; Драгунова А.Н. Роганова Н.Ю., Чернышева О.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств в условиях формирования ЕАЭС // Международный студенческий научный вестник. 2016. № 3-4; Зоткина М.В., Скрипачева Е.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств: сб. научных статей VI Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы развития современного общества». Курск, 2016; Колпаков А.Ф., Ляпустин С.Н., Панкратова Т.М. Идентификация и классификация транспортных средств при проведении таможенного контроля. Владивосток, 2012; Костин А.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств. СПб., 2013; Нурутдинова Г.И. Направления совершенствования организации таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза : сб. «Основные аспекты совершенствования таможенного дела: материалы круглого стола» / Под редакцией И.Т. Насретдинова. М., 2017; Соколова Е.А., Ларионова Н.А. Исследование совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств // Kant. 2012. № 3; Черныш А.Я., Саламан О.Л. Совершенствование управления таможенными рисками в процессе таможенного контроля товаров и транспортных средств: монография. М., 2014.

перевозящих товары.

Цель дипломного исследования заключается в разработке рекомендаций по повышению эффективности таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары.

Исходя из цели дипломного исследования можно выделять ряд **задач дипломного исследования**:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары;
- проанализировать особенности организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары на Белгородском таможенном посту Белгородской таможни;
- предложить направления повышения эффективности организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары.

В качестве **теоретико-методологической основы исследования** выступают, прежде всего, положения научных трудов отечественных и зарубежных исследователей в сфере таможенного контроля (Р.В. Дзугаев, В.В. Еремин С.В. Ткаченко)¹.

В качестве методологии научного познания принят системный подход (В.С. Анфилатов)², позволяющий рассматривать объект проводимого исследования как комплекс взаимосвязанных элементов, и общенаучные методы: анализ и синтез сравнение и измерение.

Методологической основой исследования являются общенаучные и частно-научные методы: общенаучный диалектический, формальнологический, сравнительно-правовой, статистический, исторический, метод толкования, анализ и синтез.

Эмпирическую базу дипломного исследования составляют:

¹ См.: Дзугаев Р.В. Правовое регулирование таможенного оформления: сравнительно - правовое исследование. СПб., 2011; Еремин В.В. Таможенное оформление как институт российского таможенного права. Саратов, 2010; Ткаченко С.В. Современная модель таможенного права. Самара, 2012.

² См.: Анфилатов В.С., Емельянов А.А., Кукушкин А.А. Системный анализ в управлении; под ред. А.А. Емельянова. М., 2012.

- федеральное законодательство¹;
- статистические и аналитические материалы Белгородской таможни.

Научно-практическая значимость дипломного исследования заключается в том, что дипломное исследование является научно-прикладным исследованием таможенных операций, обозначающим проблемные вопросы применения и представляющим возможные пути их решения на основе анализа нормативных источников, а также статистических сведений Белгородской таможни.

Практическая значимость исследования состоит в том, что основные положения исследования могут быть использованы в процессе совершенствования деятельности должностных лиц таможенных органов в отношении организации таможенных операций.

Структура дипломной работы представлена введением, тремя разделами, заключением, списком источников и литературы, приложениями.

¹ См.: Таможенный кодекс Таможенного союза (ред. от 08.05.2015) (Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 № 17) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615; Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015). URL : Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org/> (дата обращения: 04.01.2017); О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 15.04.2014) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство»; О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 № 311-ФЗ (ред. от 23.06.2016) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – №48. – Ст. 6252.

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ

В условиях социально-политических и экономических преобразований, когда наблюдается создание единого экономического пространства, либерализация внешнеэкономических отношений происходит открытие экономики России мировому пространству.

Функционирование евразийского экономического союза (ЕАЭС) повышает интенсивность внешнеторгового обмена, вследствие чего приобретают особую актуальность и вопросы ускорения перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Важность процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу невозможно переоценить, так как на нем строится система взимания таможенных платежей, институты таможенного оформления и таможенного контроля, позволяющие обеспечить как экономическую, так и государственную безопасность страны.

Существенными признаками товара в таможенном отношении являются его движение через таможенную границу и абстрактная перемещаемость. Причем, как справедливо отмечает С.В. Халипов, «первоначальным признаком товара является все же «перемещаемость», поскольку при изменении таможенной процедуры не всегда возникает необходимость перемещения товара через таможенную границу»¹.

Как представляется, нельзя отождествлять критерий перемещаемости товара как абстрактной возможности перевозки товара через таможенную границу с понятием движимой вещи как объекта гражданского права. Гражданский кодекс РФ относит к недвижимым вещам «подлежащие государственной регистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты и др.»². Применительно к таможенному

¹ Халипов С.В. Таможенное право. М., 2013. С. 80.

² См.: Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 31.01.2016) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия

регулированию перечисленное недвижимое имущество будет являться товаром.

Г.Г. Колесников при исследовании содержания понятия товара как предмета таможенных правоотношений отмечает, что «перемещение товара через таможенную границу должно быть вызвано волей перемещающего товар лица, а не какими-либо явлениями, происходящими в природе. В связи с этим в большинстве случаев товары, являющиеся предметом таможенных правоотношений, представляют собой предметы внешнеторговой деятельности. Однако в отдельных случаях и товары, находящиеся во внутреннем обороте, могут стать предметом таможенных правоотношений. Так, в целях оптимизации маршрутов транспортировки или невозможности перемещения товаров внутри страны предусмотрен внешний транзит товаров для внутренней торговли»¹.

Порядок и основные принципы перемещения товаров и транспортных средств установлены Таможенным Кодексом Таможенного союза (ТК ТС), а также рядом других нормативно-правовых актов. Так, в Таможенном кодексе под перемещением товаров и транспортных средств понимается «совершение действий по ввозу на таможенную территорию Российской Федерации или вывозу с этой территории товаров и транспортных средств любым способом»².

В целях дальнейшего исследования остановимся на характеристике понятий «транспортное средство» и «перемещение товаров транспортными средствами».

Порядок перемещения транспортных средств международной перевозки, определяются статьей 341 Таможенного кодекса Таможенного

Проф». Разд. «Законодательство». URL : <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 03.02.2017).

¹ Колесников Г.Г. Соотношение частных и публичных интересов в таможенном праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14. Саратов, 2010. С. 48.

² Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

союза. ТК ТС определяет «транспортное средство» как «категорию товаров, включающую любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами»¹. ТК ТС унифицировал понятия товара и транспортного средства, сделав первоочередным категорию «товар».

Транспортное средство, а также транспортное средство международной перевозки названы отдельными видами товаров. Как следствие, правовое регулирование перемещения через таможенную границу транспортных средств, а также транспортных средств международной перевозки осуществляется по общим правилам перемещения товаров, с особенностями, установленными ТК ТС для данных видов товаров.

Все транспортные средства, перевозящие товары при пересечении таможенной границы подлежат обязательному таможенному контролю.

Таможенный контроль как один из видов государственного контроля устанавливает обязательность совершения определенных действий со стороны таможенных органов и со стороны лиц, перемещающих товары и транспортные средства международной перевозки в формах, указанных в ТК ТС. Все таможенные процедуры вытекают из осуществления таможенного контроля. Любая таможенная процедура предполагает проведение контрольных действий должностными лицами таможенных органов.

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

Осуществление ряда форм таможенного контроля возможно и по завершении таможенных процедур¹.

Остановимся на характеристике таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары через таможенную границу Евразийского экономического союза.

Таможенный контроль рассматривается 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»².

Субъектами таможенного контроля являются таможенные органы, составляющие единую федеральную централизованную систему, в которую входят:

- «1) Федеральная таможенная служба;
- 2) региональные таможенные управления;
- 3) таможни;
- 4) таможенные посты»³.

Таможенный контроль проводится должностными лицами таможенных органов в отношении:

«1) товаров, в том числе транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу и (или) подлежащих декларированию в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза;

2) таможенной декларации, документов и сведений о товарах, представление которых предусмотрено в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза;

3) деятельности лиц, связанной с перемещением товаров через

¹ Капылов А.Р. Таможенное оформление и таможенный контроль транспортных средств // Экономика. 2013. № 7. С. 18.

² Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

³ Там же.

таможенную границу, оказанием услуг в сфере таможенного дела, а также осуществляемой в рамках отдельных таможенных процедур;

4) лиц, пересекающих таможенную границу»¹.

Таможенный контроль проводится, как правило, в зонах таможенного контроля. Зоной таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, определенные законодательством государств-участников таможенного союза.

Зоны таможенного контроля могут быть постоянными в случаях регулярного нахождения в них товаров, подлежащих таможенному контролю, или временными, создаваемыми на время проведения таможенного контроля, грузовых и иных операций. Порядок создания и обозначения зон таможенного контроля, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются законодательством государств-участников таможенного союза.

Следует отметить, что таможенный контроль и оформление транспортных средств, перевозящих товары осуществляется в следующей последовательности:

«- в зоне таможенного контроля перевозчик передает уведомление о ввозе (вывозе) товара на таможенную территорию должностному лицу таможенного органа и одновременно передает документы на транспортное средство, (перевозчик должен быть включен в реестр перевозчиков);

- осуществляется проверка поданных документов должностными лицами таможенного органа, особое внимание уделяется фитосанитарным и ветеринарным свидетельствам их чаще всего подделывают, после чего принимается решение о форме и месте таможенного оформления перевозимого груза;

- принимается решение о форме таможенного контроля товара и

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

транспортного средства, это может быть осмотр или досмотр;

- осуществляется таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортного средства, о чем делается отметка в документах;
- после осуществления таможенных формальностей документы на товары и транспортное средство передаются перевозчику;
- выпуск транспортного средства из зоны таможенного контроля внутрь страны»¹.

Таможенной целью проверки транспортных средств перевозчиков является:

- выявление и пресечение использования транспортных средств, специально оборудованных для сокрытия товаров от таможенного контроля, наличие двойного дна, потайные места в обшивке, тайнички в моторном отсеке, заполнение технологических пустот;
- недопущение перемещения транспортных средств через таможенную границу для иных целей, кроме международных перевозок пассажиров и официальных грузов;
- проверка соответствия транспортных средств техническим требованиям для доставки грузов под таможенным контролем.

В целях повышения оптимизации таможенного контроля и сокращения времени проведения его таможенными органами могут использоваться технические средства, перечень и порядок применения которых определяются ФТС. Указанные технические средства должны быть безопасными для жизни и здоровья человека. Перечень технических средств, применяемых таможенными органами Российской Федерации при проведении таможенного контроля, а также порядок применения технических средств в таможенных органах Российской Федерации утверждены приказом

¹ Афанасьева Н.А. Таможенный контроль в пунктах пропуска транспортных средств и товаров : сб. научных трудов «Современная наука: теоретический и практический взгляд». М, 2015. С. 95.

ФТС России¹.

Таможенный кодекс допускает при проведении таможенного контроля использование технических средств таможенного контроля (ТСТК).

«Однако их применение ограничивается определенными пределами, а именно:

1) могут применяться только технические средства, безопасные для жизни и здоровья человека, животных и растений и не причиняющие ущерба товарам, транспортным средствам, лицам.

2) технические средства могут применяться только в определенных формах таможенного контроля, а именно:

- при проверке документов и сведений, необходимых для таможенных целей;

- при таможенном досмотре товаров и транспортных средств, личном досмотре;

- при учете товаров и транспортных средств;

- при устном опросе физических и должностных лиц;

- при проверке учета и отчетности;

- при осмотре территорий и помещений складов, свободных таможенных зон и магазинов беспошлинной торговли и других мест, где могут находиться товары и транспортные средства, подлежащие таможенному контролю;

- при иных формах таможенного контроля, предусмотренных ТК РФ и иными актами законодательства РФ по таможенному делу.

3) Применение техники допустимо в:

- зонах, расположенных вдоль таможенной границы РФ;

- местах таможенного оформления и нахождения таможенных органов;

- в жилых и производственно - административных помещениях,

¹ Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации : Приказ Федеральной таможенной службы от 21 декабря 2010 г № 2509.URL: <http://www.rg.ru/2011/04/04/tamojnaya-site-dok.html>. (дата обращения: 09.01.2017).

складах, транспортных средствах, не находящихся на таможенной территории, при проведения процессуальных действий по таможенному расследованию нарушений таможенных правил;

- на территориях предприятий-изготовителей, торговых фирм и других организаций при необходимости взятия (отбора) проб и образцов товаров.

4) ТСТК не могут применяться в отношении личного багажа особой категории лиц, освобожденных от определенных форм таможенного контроля.

5) ТСТК не могут быть использованы в отношении иностранных военных кораблей (судов), боевых и военно-транспортных воздушных судов и военной техники, следующей своим ходом в связи с тем, что они освобождаются от таможенного досмотра.

6) Применение ТСТК в отношении личного багажа глав дипломатических представительств иностранных государств, членов дипломатического и консульского персонала представительств и иных лиц, которым предоставлены таможенные льготы, недопустимо, за исключением тех случаев, когда есть серьезные основания полагать, что он содержит товары, не предназначенные для личного пользования, или товары, ввоз или вывоз которых запрещен законодательством РФ, международными договорами РФ либо регулируется карантинными и иными специальными правилами.

7) Недопустимо применение ТСТК в отношении дипломатической почты и консульских вализ иностранных государств, перемещаемых через таможенную границу РФ, поскольку они не подлежат ни вскрытию, ни задержанию»¹.

При перемещении товаров транспортными средствами через таможенную границу ТК ТС закрепляется принцип соблюдения запретов и

¹ Григорян Т.В. Технические средства таможенного контроля: современное состояние и оперативно-технические возможности сб.ст. региональная научно-практической конференции «Актуальные проблемы таможенного дела» / отв. ред. Н. Г. Савосина. Чита, 2014. С. 12.

ограничений. Запреты и ограничения определяются как «комплекс мер, применяемых в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу, включающий меры нетарифного регулирования, меры, затрагивающие внешнюю торговлю товарами и вводимые исходя из национальных интересов, особые виды запретов и ограничений внешней торговли товарами, меры экспортного контроля, в том числе в отношении продукции военного назначения, технического регулирования, а также санитарно-эпидемиологические, ветеринарные, карантинные, фитосанитарные и радиационные требования, которые установлены международными договорами государств-членов Таможенного союза, решениями Комиссии Таможенного союза и нормативными правовыми актами государств-членов Таможенного союза, изданными в соответствии с международными договорами государств-членов Таможенного союза. Законодатель разделяет понятия мер нетарифного регулирования и мер, затрагивающих внешнюю торговлю товарами и вводимых исходя из национальных интересов, мер экспортного контроля, фитосанитарных, ветеринарных и карантинных требований, как бы дифференцируя их, подчеркивая различия»¹.

Как видно из приведенного определения, запреты и ограничения вбирают в себя все возможные инструменты нетарифного регулирования внешнеторговой деятельности. Назначение запретов и ограничений в регулировании внешнеэкономической деятельности двойко. С одной стороны, государство, применяя меры технического регулирования, закрепляя санитарно-эпидемиологические, ветеринарные, фитосанитарные и тому подобные требования к перемещаемым через таможенную границу товарам, выполняет конституционную функцию обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей. С другой стороны, эти же меры могут быть

¹См.: Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

использованы и часто используются для осуществления внешнеторговой политики таможенного протекционизма.

Немаловажным представляется закрепление законодателем недопущения установления необоснованных препятствий со стороны таможенных органов участникам внешнеэкономической деятельности. Действие данного подхода проявляется по нескольким направлениям:

- установление правовых механизмов, запрещающих или ограничивающих перемещение отдельных видов товаров, могущих нанести существенный вред населению;

- при перемещении через таможенную границу отдельных категорий товаров (например, товаров, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий, чрезвычайных ситуаций, продукции военного назначения, необходимой для выполнения акций по поддержанию мира либо проведению учений, а также товаров, подвергающихся быстрой порче, живых животных и других подобных товаров) таможенные операции, предшествующие подаче таможенной декларации, совершаются в первоочередном порядке¹.

Недопущение установления необоснованных препятствий со стороны таможенных органов участникам внешнеэкономической деятельности заключается в прямом запрете устанавливать требования и ограничения, не предусмотренные таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством государств - членов Таможенного союза.

Законодатель, определяя обязательность таможенного контроля перемещаемых через таможенную границу товаров, предусмотрел ряд норм, обеспечивающих реализацию данного принципа. Обеспечение уплаты таможенных платежей, предоставляемое участниками внешнеэкономической деятельности или лицами, осуществляющими деятельность в сфере таможенного дела, служит гарантией надлежащего исполнения ими своих таможенно-правовых обязанностей, равно как имеет целью компенсировать

¹ Ткаченко С.В. Современная модель таможенного права. Самара, 2010. С. 180.

причиненный государству вред в случае неисполнения таковых обязанностей. Ограничение в пользовании и (или) распоряжении товарами установлены так же, как и применение обеспечения уплаты таможенных платежей с целью обеспечения сохранности товаров, не прошедших таможенное оформление.

ТК ТС обязывает перевозчика или иное заинтересованное лицо совершить таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием в соответствии с таможенной процедурой, в течение трех часов после предъявления товаров таможенному органу в месте прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза. Таким образом, законодатель обязывает заинтересованное лицо либо поместить ввезенный товар на временное хранение и впоследствии оформить его в таможенном отношении (осуществить таможенное декларирование), либо, не помещая товар на временное хранение, осуществить его таможенное декларирование с заявлением необходимой таможенной процедуры. При вывозе товаров с таможенной территории Таможенного союза условием их убытия является представление таможенному органу таможенной декларации либо иного документа, допускающего их вывоз с таможенной территории Таможенного союза, а также документов и сведений, предусмотренных таможенным законодательством.

Указанные нормы обязывают лицо, перемещающее товары через таможенную границу, осуществить таможенное декларирование товаров с помещением их под таможенную процедуру.

Прибытие товаров на таможенную территорию является лишь юридическим фактом, с которым ТК ТС связывает необходимость помещения товаров под таможенную процедуру либо вывоза товаров без помещения под таможенную процедуру.

Таможенные органы обязаны представлять информацию о местах прибытия, об установленных ограничениях и о времени работы таможенных

органов, в том числе с использованием информационных технологий. Перевозчик, таможенный представитель либо иное заинтересованное лицо вправе представить таможенному органу предварительную информацию о товарах до их фактического прибытия на таможенную территорию таможенного союза. Перевозчик вправе представить документы в виде электронных документов. Независимо от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка, при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию таможенного союза представляются документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного регулирования.

В местах прибытия может осуществляться разгрузка и перегрузка (перевалка) товаров, а также замена транспортного средства, доставившего товар на таможенную территорию таможенного союза, на другое транспортное средство.

Разгрузка и перегрузка (перевалка) товаров, замена транспортного средства, доставившего товар на таможенную территорию Таможенного союза, на другое транспортное средство осуществляются во время работы таможенного органа и в местах, специально предназначенных для этих целей, с разрешения таможенного органа, выдаваемого по запросу заинтересованного лица.

Перевозчик или иное заинтересованное лицо обязаны совершить таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием в соответствии с таможенной процедурой, в течение 3 (трех) часов после предъявления товаров таможенному органу в месте прибытия, если иной срок не установлен таможенным законодательством таможенного союза или законодательством государств - членов таможенного союза в отношении товаров, перевозимых железнодорожным или водным транспортом.

Доставка товаров из места прибытия в определенное таможенным органом место, если такие товары в месте прибытия не помещены под иную

таможенную процедуру или в отношении них не совершены иные таможенные операции, предусмотренные таможенным законодательством таможенного союза, осуществляется в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Для убытия товаров с таможенной территории Таможенного союза перевозчик обязан представить таможенному органу таможенную декларацию либо иной документ, допускающий их вывоз с таможенной территории таможенного союза, а также документы и сведения, в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка товаров.

Независимо от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка, для убытия товаров с таможенной территории таможенного союза таможенному органу представляются документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений, в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза.

Таможенная декларация либо иной документ, допускающий вывоз товаров с таможенной территории таможенного союза, не представляется для убытия товаров с таможенной территории Таможенного союза, если эти товары после прибытия на таможенную территорию таможенного союза не покидали места перемещения товаров через таможенную границу. Перевозчик вправе представить документы в виде электронных документов. От имени перевозчика документы могут быть представлены таможенным представителем либо иными лицами, действующими по поручению перевозчика, если это допускается в соответствии с законодательством государств - членов таможенного союза.

Убытие товаров с таможенной территории Таможенного союза допускается с разрешения таможенного органа. Разрешение таможенного органа на убытие товаров с таможенной территории Таможенного союза оформляется путем проставления на таможенной декларации либо ином документе, допускающем их вывоз с таможенной территории таможенного

союза, и транспортных (перевозочных) документах соответствующих отметок таможенного органа.

Помещение товаров под таможенную процедуру происходит посредством таможенного декларирования, которое и знаменует начало таможенных операций. Дальнейшая последовательность действий декларанта и таможенного органа зависит от избираемой декларантом таможенной процедуры. Неизменно существуют лишь два этапа – декларирование и выпуск товаров, отражающие соответственно начало и завершение таможенного оформления. Временное хранение также не может быть этапом таможенного оформления ввиду того, что товар может быть оформлен в таможенном отношении и без помещения на временное хранение. Так, временное хранение товаров не применяется в отношении товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом и по линиям электропередачи. Кроме того, товары на временное хранение не помещаются в случае, если в течение трех часов после завершения таможенной процедуры таможенного транзита или в течение трех часов после предъявления товаров таможенному органу в месте прибытия таможенному органу подана таможенная декларация, им зарегистрирована, представлены все сведения, необходимые для таможенного декларирования товаров; представлены документы, необходимые для выпуска товаров, за исключением случая, если отдельные документы, на основании которых заполнена таможенная декларация, не могут быть представлены при подаче таможенной декларации, и по мотивированному обращению декларанта таможенный орган разрешает представление таких документов после выпуска товаров.

Законодатель закрепил предельный срок для помещения товаров под таможенную процедуру или на временное хранение – не позднее трех часов после предъявления товаров таможенному органу. Если при проверке документов и идентификации товаров таможенным органом не были выявлены нарушения таможенного законодательства, таможенный орган назначения оформляет завершение таможенной процедуры таможенного

транзита в возможно короткие сроки, но не позднее 24 часов с момента регистрации подачи транзитной декларации¹.

Таможенное декларирование транспортных средств, перевозящих товары, осуществляется вместе с товарами, за исключением случаев, предусмотренных ч. 2 ст. ТК ТС. Транспортные средства, перевозящие товары, декларируются одновременно с товарами; исключения составляют морские, речные и воздушные суда – они декларируются в порту либо аэропорту прибытия на таможенную территорию РФ или в порту либо аэропорту отправления с таможенной территории РФ².

В качестве таможенной декларации на транспортное средство предоставляются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами в области транспорта, если в них указываются сведения о транспортном средстве международной перевозки, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже, пассажирах, цели ввоза (вывоза) и (или) наименовании запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортных средств в зависимости от вида транспорта.

Таковыми документами и сведениями при международной перевозке автомобильным транспортом являются:

«1) документы:

- документы на транспортное средство международной перевозки;
- транспортные (перевозочные) документы;
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 № 311-ФЗ (ред. от 23.06.2016) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – №48. – Ст. 6252.

2) сведения:

- о государственной регистрации транспортного средства международной перевозки;
- наименование и адрес перевозчика товаров;
- наименование страны отправления и страны назначения товаров;
- наименование и адрес отправителя и получателя товаров;
- о продавце и получателе товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами;
- 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 на уровне не менее чем первых четырех знаков;
- вес брутто товаров (в килограммах) либо объем товаров (в кубических метрах), за исключением крупногабаритных грузов;
- о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию Таможенного союза запрещен или ограничен;
- о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной»¹.

При использовании в качестве декларации на транспортное средство стандартных документов перевозчика в качестве основы транспортной декларации используется копия или дополнительный экземпляр международной товарно-транспортной накладной CMR.

Если в перечисленных документах нет сведений, указанных в пункте 2 статьи 350 Таможенного кодекса ТС, отсутствующие сведения представляются в таможенню в виде иных стандартных документов, которые

¹ Таможенный кодекс Таможенного союза : приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

являются неотъемлемой частью ТД ТС.

Подача транспортной декларации сопровождается подачей в таможенную следующих документов:

- паспорта или иного документа, удостоверяющего личность лица, совершающего таможенные операции, установленного законодательством государств - членов Таможенного союза;
- транспортных (перевозочных) документов (за исключением порожних транспортных средств);
- документа о государственной регистрации и национальной принадлежности ТСМП (за исключением железнодорожного транспорта и контейнеров).

Таким образом, исследование теоретических аспектов таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары, можно сделать следующие выводы.

1. Транспортное средство, а также транспортное средство международной перевозки признаны отдельными видами товаров, и рассматриваются как категория товаров, включающая любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами. Правовое регулирование перемещения через таможенную границу транспортных средств, а также транспортных средств международной перевозки осуществляется по общим правилам перемещения товаров, с особенностями, установленными ТК ТС для данных видов товаров.

2. Принципы перемещения товаров, будучи отраслевыми принципами, представляют собой общие и универсальные нормативные предписания, на основе которых функционирует таможенное право и отдельные его институты. По итогам анализа действующего законодательства выделены следующие принципы: принцип обязательности таможенных операций и таможенного контроля; принцип равенства прав граждан и организаций на перемещение товаров через таможенную границу Таможенного союза; принцип соблюдения запретов и ограничений при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза; принцип гуманности; принцип недопущения установления необоснованных препятствий со стороны таможенных органов участникам внешнеэкономической деятельности.

3. Все транспортные средства, перевозящие товары подлежат таможенному декларированию при помещении под таможенную процедуру либо в иных случаях, установленных в соответствии с ТК ТС. Таможенное декларирование транспортных средств производится декларантом либо таможенным представителем, действующим от имени и по поручению декларанта. Таможенное декларирование производится в письменной и электронной формах с использованием таможенной декларации. Транспортные средства, перевозящие товары, декларируются одновременно с товарами; исключения составляют морские, речные и воздушные суда - они декларируются в порту либо аэропорту прибытия на таможенную территорию РФ или в порту либо аэропорту отправления с таможенной территории РФ.

4. Таможенный контроль транспортных средств проводится, как правило, в зонах таможенного контроля. Зоной таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, определенные законодательством государств-участников таможенного союза. Зоны таможенного контроля

могут быть постоянными в случаях регулярного нахождения в них товаров, подлежащих таможенному контролю, или временными, создаваемыми на время проведения таможенного контроля, грузовых и иных операций. Порядок создания и обозначения зон таможенного контроля, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются законодательством государств-участников таможенного союза.

РАЗДЕЛ II. АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ НА БЕЛГОРОДСКОМ ТАМОЖЕННОМ ПОСТУ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ

Анализ таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары через таможенную границу ЕАЭС проведен на материалах Белгородского таможенного поста Белгородской таможни.

Белгородский таможенный пост является приграничным таможенным постом и структурно входит в состав Белгородской таможни. Таможенный пост действует на основании приказа ФТС¹, входит в единую федеральную централизованную систему таможенных органов Российской Федерации и обеспечивает реализацию задач и функций ФТС России в регионе деятельности таможенного поста в пределах компетенций. Таможенный пост в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, международными договорами Российской Федерации, таможенным законодательством Таможенного союза, законодательством Российской Федерации о таможенном деле, иным законодательством Российской Федерации, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, актами органов валютного регулирования, нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами Банка России, иными нормативными правовыми актами в области таможенного дела, нормативными и иными правовыми актами ФТС России.

Таможенный пост осуществляет свою деятельность во взаимодействии с территориальными органами других федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами,

¹ Об утверждении Общего положения о таможенном poste : Приказ Федеральной таможенной службы от 4 сентября 2014 г. № 1701 // Российской газете. – 2014. – 21 ноября. – № 266.

общественными объединениями и иными организациями.

Приказом ФТС России¹ установлен регион деятельности Белгородского таможенного поста: г. Белгород областного значения Белгородской области, аэропорт г. Белгорода, Яковлевский, Прохоровский и Белгородский районы Белгородской области.

В соответствии с приказом ФТС России таможенный пост правомочен регистрировать таможенные декларации независимо от таможенной процедуры, целей перемещения товаров, а также от категории лиц, перемещающих товары и подающих таможенную декларацию.

В регионе деятельности таможенного поста:

«1) функционируют следующие пункты пропуска (далее – ПП): временный железнодорожный ПП Белгород, временный железнодорожный ПП Наумовка, воздушный ПП Белгород;

2) осуществляет свою деятельность 9 складов временного хранения (далее – СВХ), из них 6 открытого типа: ООО «Техноснаб», ООО «Белтрансэкспедиция», ОАО «РЖД», ООО «Техноснаб-логистик», ЗАО «ТЛТ-Белогорье», ООО «Фромит» и 3 закрытого типа: ОАО «Белгородметаллоснаб», ООО «Белгродторгснаб», ООО «Движение». СВХ ЗАО «ТЛТ-Белогорье» включен в Реестр владельцев СВХ на условиях, предусмотренных Таможенным кодексом Таможенного союза, а также в соответствии с обязательными требованиями к обустройству, оборудованию и месту расположения складов временного хранения, расположенных в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации;

3) осуществляют деятельность 2 уполномоченных экономических оператора: ОАО «Завод ЖБК-1», ОАО «Белгородский абразивный завод».

4) созданы три зоны постоянного контроля. Две на железнодорожной станции Белгород-1, для завершения процедуры таможенного транзита железнодорожных контейнеров и одна на Главпочтамте г. Белгорода, для

¹ О местонахождении и регионах деятельности таможенных органов Центрального таможенного управления : Приказ ФТС России от 26 августа 2015 г. № 1738 // Таможенные ведомости. – 2015. – № 1.

хранения и досмотра международных почтовых отправлений»¹.

Штатная численность таможенного поста составляет «235 должностную единицу, из них 14 сотрудников, 221 государственных служащих. Фактическая – 209 должностных единицы, из них 14 сотрудников, 195 государственный служащий. Процент укомплектованности штата таможенного поста – 88,9%»².

Организационно-штатная структура таможенного поста включает в себя:

Начальник таможенного поста – 1 должность;

Заместитель начальника таможенного поста – 2 должности;

Заместитель начальника таможенного поста (сменный) – 4 должностей;

Отдел документационного обеспечения – 6 должностей (2 декретный отпуск);

Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 1 – 39 должности (5 декретный отпуск);

Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 2 – 27 должностей (4 декретный отпуск);

Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 3 – 92 должностей (13 декретный отпуск);

Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 4 – 5 должностей;

Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 5 – 11 должностей (1 декретный отпуск);

Отдел таможенного досмотра – 18 должностей;

Отдел административных расследований – 7 должностей;

Отдел контроля за таможенным транзитом – 15 должностей (2 вакантные);

Информационно-технический отдел – 7 должностей;

¹ Составлено по отчетным данным Белгородского таможенного поста. Документ опубликован не был.

² Там же.

Отдельная должность по тыловому обеспечению – 1 должность.

Одна из задач, стоящих перед специалистами Белгородского таможенного поста не допустить пропуск на таможенную территорию товаров, не соответствующих качеству из вне. В связи с чем, в таможенном пункте пропуска, в местах доставки товаров осуществляется таможенный контроль.

Таможенный контроль за транспортными средствами, перевозящих товары через таможенную границу в регионе деятельности Белгородского таможенного поста осуществляется в соответствии с «Технологической схемой организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в железнодорожном временном пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации «Белгород».

Представители таможенных органов, задействованные в проведении государственного контроля в пункте пропуска осуществляют свою деятельность в круглосуточном режиме.

Места и продолжительность стоянок в пункте пропуска грузовых поездов определяется администрацией железнодорожного вокзала и станции, других транспортных предприятий по письменному согласованию с государственными контрольными органами, не менее чем за 1 месяц до внесения изменений в действующий график движения.

При проведении таможенного контроля в грузовых вагонах перед загрузкой их экспортными грузами и опломбированием дверей все люки должны быть надежно закрыты на защелку изнутри.

Таможенный контроль за транспортом, перевозящим товары через таможенную границу в регионе деятельности Белгородского таможенного поста включает в себя:

- осуществление таможенных операций и таможенный контроль в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС;

- выявление, предупреждение и пресечение нарушений таможенных правил в сфере таможенного дела в соответствии с таможенным законодательством;

- обеспечение в пределах своей компетенции соблюдения запретов и ограничений в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

В отношении транспортных средств, перевозящих товары прибывающих на территорию Российской Федерации проводится разборочный и транзитный контроль – 150 мин., и маршрутный контроль – 50 мин.

За 1 час до прибытия грузового поезда (далее - поезда) дежурный по станции информирует контрольные органы о количестве и типе вагонов в поезде, характере грузов и товаров, перевозимых через государственную границу в объеме полученной от сопредельной железнодорожной администрации автоматизированной поездной передаточной ведомости (далее - АППВ).

На основании полученной информации государственные контрольные органы планируют контрольные мероприятия.

Уполномоченное лицо станции заблаговременно направляет в государственные контрольные органы в пункте пропуска график движения поездов, согласованный в установленном порядке. В случае изменений в графике движения уполномоченное лицо станции информирует об этом государственные контрольные органы, расположенные в пункте пропуска, не менее чем за сутки.

Государственный контроль поездов осуществляется комиссией, состоящей из представителей государственных контрольных органов с привлечением работников железнодорожной станции.

Координация работы комиссии возлагается на подразделения пограничных органов.

За 10 минут до прибытия поезда в пункт пропуска из зоны контроля

удаляются все посторонние лица. Удаление посторонних лиц осуществляется во взаимодействии сотрудниками КПП «Долбино», Белгородского таможенного поста (в части соблюдения зоны таможенного контроля), Белгородского ЛО МВД России на транспорте. За прибывающим поездом, а также входами и выходами на перрон пограничными нарядами совместно с вышеуказанными сотрудниками устанавливается наблюдение.

К прибывшему в пункт пропуска поезду с разрешения старшего смены пограничных нарядов допускаются только те лица, которым это необходимо для выполнения служебных и должностных обязанностей.

После прибытия поезда уполномоченный представитель перевозчика с разрешения старшего пограничного наряда получает от локомотивной бригады перевозочные и товаросопроводительные документы, обрабатывает их и распечатывает АППВ в необходимом количестве экземпляров.

После обработки перевозочные и товаросопроводительные документы передаются вместе с АППВ в подразделения таможенного органа для выполнения контроля документов с занесением времени передачи документов в журнал приема- сдачи документов.

В случаях, когда груз подлежит ветеринарному или карантинному фитосанитарному контролю, указанные перевозочные и товаросопроводительные документы направляются подразделениями таможенных органов в соответствующие государственные контрольные органы.

После отключения напряжения в сети электрифицированного железнодорожного пути представители государственных контрольных органов с привлечением работников железнодорожной станции комиссионно приступают к осмотру вагонов поезда. При этом осмотр вагонов может осуществляться несколькими группами.

Координация работы групп возлагается на подразделения пограничных органов.

Пограничные наряды, начинающие осмотр вагонов с головы поезда,

проверяют документы у членов локомотивной бригады и осуществляют внутренний осмотр локомотива.

При необходимости до пограничного контроля может осуществляться санитарно-карантинный контроль членов локомотивной бригады.

По требованию сотрудников государственных контрольных органов, входящих в состав комиссии, могут вскрываться и досматриваться отдельные вагоны поезда. Вскрытие и досмотр вагонов осуществляется в порядке определенным действующим законодательством. Документирование результатов досмотра осуществляется в соответствии с действующим законодательством.

В отношении грузов, товаров, веществ и отходов санитарно-эпидемиологические требования предъявляются в случаях, если есть санитарно-эпидемиологические основания считать, что эти грузы, товары, отходы и вещества могли быть заражены возбудителями какой-либо болезни, на которые распространяются санитарные правила (наличие насекомых, грызунов и следов их пребывания); имеется превышение допустимых значений мощности дозы излучения и поверхностного загрязнения радионуклидами при перевозке радиоактивных материалов, при наличии опасных грузов в поврежденной упаковке с признаками утечки содержимого. При наличии вышеперечисленных оснований поезд по предписанию соответствующего государственного контрольного органа отводится в санитарный железнодорожный тупик ст. Томаровка.

При обнаружении во время осмотра (досмотра) поезда нарушителей государственной границы или предметов, запрещенных к ввозу в Российскую Федерацию, по решению подразделения пограничных органов может проводиться повторный досмотр поезда.

Досмотр поезда и товаров, проводимый государственными контрольными органами, производится в обязательном присутствии представителей перевозчика и таможенного органа.

При таможенном досмотре порожних частных вагонов и контейнеров

(следуют в опломбированном состоянии) присутствие владельцев железнодорожного подвижного состава не требуется.

После завершения таможенного контроля транспортных средств и товаров должностное лицо таможенного органа информирует перевозчика о принятом решении в отношении перемещаемых им через государственную границу Российской Федерации транспортных средств и товаров.

Таможенный и иные виды государственного контроля проводятся параллельно, после проведения государственного контроля пограничными нарядами.

Таможенный и иные виды государственного контроля, проводимые государственными контрольными органами, производятся в присутствии представителей перевозчика.

Таможенные органы, в случае, если товары подлежат санитарно-карантинному, фитосанитарному, либо ветеринарному контролю, осуществляют данные виды контроля путем проверки документов.

После проведения пограничного, санитарно - карантинного, фитосанитарного, ветеринарного контроля (в случаях, если товары подлежат данным видам контроля) должностные лица таможенного органа совершают операции по помещению товаров и транспортных средств под таможенную процедуру, согласно таможенному законодательству.

При таможенном декларировании и таможенном контроле должностными лицами таможенных органов выполняются действия, предусмотренные Таможенным законодательством Таможенного союза и Российской Федерации.

Об окончании государственного контроля ТСЗС государственные контрольные органы информируют дежурного по станции об окончании государственного контроля ТСЗС и снятии режимных ограничений.

Управление поезда из пункта пропуска или его расформирование осуществляется перевозчиком по согласованию с пограничными и таможенными органами.

Прежде чем будет проведен анализ таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары, остановимся на характеристике внешнеторгового оборота по региону, в целом. Следует отметить, что внешнеторговый оборот Белгородской области имеет большое значение в Центральном федеральном округе. Белгородская таможня в силу своего геополитического положения находится на одном из передовых рубежей. Общая характеристика внешнеторгового оборота по центральному федеральному округу представлена в приложении 1. Как свидетельствуют статистические данные по Белгородской таможне «внешнеторговый оборот таможни за январь-октябрь 2016 года составил 2 млрд. 758 млн. 800 тыс. 310 долларов США. По сравнению с аналогичным периодом 2015 года объемы внешней торговли снизились на 19,27 %. Произошло уменьшение как стоимостных объемов экспортных поставок (на 17,16 %) так и снижение импортных закупок (на 21,77 %). Экспорт, оформленный участниками ВЭД в зоне деятельности таможни, составил 1 млрд. 534 млн. 210 тыс. 340 долларов США. Импортные поставки составили 1 млрд. 224 млн. 589 тыс. 990 долларов США. Сальдо внешнеторгового оборота – положительное и составило 309 млн. 620 тыс. 350 долларов США»¹.

Наибольший удельный вес во внешнеторговом обороте таможни имеют:

- по экспорту – Старооскольский таможенный пост (53,23 % от объема экспорта в целом), Губкинский таможенный пост (30,43 % от объема экспорта в целом);

- по импорту – Белгородский таможенный пост (56,94 % от объема импорта в целом), Валуйский таможенный пост (21,6 % от объема импорта в целом).

В регионе деятельности Белгородского таможенного контроля

¹ Основные итоги деятельности Белгородской таможни за январь-октябрь 2016 года. URL: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=13013:-----2016-&catid=193:stat-info-bel-cat&Itemid=235 (дата обращения: 03.05.2017).

осуществляется таможенный контроль за железнодорожным транспортом, перевозящим товары.

Через Белгородский таможенный пост, за 2016 год проследовало – 1411 единиц составов, что на 26,1% ниже уровня 2015 г. (см. таблицу 1).

Таблица 1

Количество единиц транспорта, проследовавшего через таможенную границу в регионе деятельности Белгородского таможенного поста

| показатели | 2015 | | 2016 | |
|---|-------|-------|-------|-------|
| | Въезд | Выезд | Въезд | Выезд |
| Количество перемещенных грузовых транспортных средств (кол-во составов) | 1236 | 674 | 916 | 495 |
| Количество перемещенных грузовых транспортных средств (кол-во вагонов) | 68676 | 34724 | 51424 | 15484 |

При этом, следует отметить, что на выезд оформлено 674 состава, а на въезд – 1236.

Всего по итогам 2016 года объектом таможенного контроля выступали 66908 вагонов, что на 35% ниже уровня 2015 года.

Через Белгородский таможенный пост проследовало порядка 3,2 млн. тонн товаров, что на 38% ниже уровня 2015 года (см. таблицу 2). По итогам 2016 года в регионе деятельности Белгородского таможенного поста «объем товарооборота составил 3189088 тонн по таможенной процедуре «экспорт» объем товарооборота составил 654190 тонн, по таможенной процедуре «импорт» объем товарооборота составил 2534898 тонн. Стоимость товарооборота за 2016 г. составила 58 223,85 млн. руб.»¹.

Таблица 2

Количество товаров, перемещенных через таможенную границу в регионе деятельности Белгородского таможенного поста

| показатели | 2015 | | 2016 | |
|--------------------------|---------|---------|---------|--------|
| | Въезд | Выезд | Въезд | Выезд |
| Количество товара (тонн) | 3883672 | 1262797 | 2534898 | 654190 |

¹ Составлено по отчетным данным Белгородского таможенного поста. Документ опубликован не был.

В структуре перемещаемых товаров наибольшую долю занимают ввозимые товары (79% в 2016 г.).

По экспортным таможенным операциям основная доля внешнеторгового оборота приходится на:

«- инструменты оптические и их части (90 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 39,65 тонн, статистической стоимостью 10,89 млн. долларов США;

- оборудование, механические устройства и их части (84 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 2 031,35 тонн, статистической стоимостью 7,76 млн. долларов США;

- изделия из камня (68 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 22,5 тонн, статистической стоимостью 4,7 млн. долларов США;

- изделия из камня (71 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 88,26 тонн, статистической стоимостью 13,11 млн. долларов США;

- изделия из черных металлов (73 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 1 642,09 тонны, статистической стоимостью 51,99 млн. долларов США и т.д.»¹.

По импортным таможенным операциям:

«- черные металлы (73 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 35 582,63 тонн, статистической стоимостью 58,22 млн. долларов США;

- изделия из черных металлов (72 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 630 445,86 тонн, статистической стоимостью 265,33 млн. долларов США;

- оборудование и механические устройства (84 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 21 672,68 тонн, статистической стоимостью 128,59 млн. долларов США;

- электрические машины и оборудование (85 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 9 239,4 тонн, статистической стоимостью

¹ Составлено по отчетным данным Белгородского таможенного поста. Документ опубликован не был.

52,73 млн. долларов США;

- фармацевтическая продукция (30 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 603,81 тонн, статистической стоимостью 55,78 млн. долларов США;

- пластмассы и изделия из них (39 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 11 949,38 тонн, статистической стоимостью 36,08 млн. долларов США;

- соль, земли и камень (25 группа товаров по ТН ВЭД ЕАЭС) – оформлено 1 270051,15 тонн, статистической стоимостью 23,84 млн. долларов США и т.д.»¹.

Всего в регионе деятельности Белгородского таможенного поста оформлено 17997 таможенных деклараций, из них по таможенной процедуре, что выше уровня 2015 года на 8,9% (см. таблицу 3).

На Белгородском таможенном посту в режиме «удаленного выпуска» за 11 месяцев 2016 года было оформлено 1884 ДТ.

Таблица 3

Количество таможенных деклараций, оформленных в регионе деятельности Белгородского таможенного поста

| показатели | 2015 | 2016 |
|---------------------------|-------|-------|
| Количество оформленных ТД | 16524 | 17997 |

Контрольные показатели: за 9 месяцев 2016 года:

1. КП № 9 (Результативность общероссийских профилей рисков). По результатам их применения:

- оформлена 1 КТС в связи с расхождением качественных характеристик товаров) с доначислением в сумме 39 183,83 руб.;

КП № 10 (Результативность региональных и зональных профилей рисков) - 1 товарная партия запрещена к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС (отсутствует маркировка товара на русском языке, что не соответствует требованиям технического регламента)

¹ Составлено по отчетным данным Белгородского таможенного поста. Документ опубликован не был.

- оформлена 1 КТС (в связи с уменьшением степени износа б/у товаров) с доначислением в сумме 21 061,54 руб.

- по 1 ДТ принято решение о классификации, изменяющее заявленный код товара по ЕТН ВЭД ЕАЭС с доначислением в сумме 71 948,86 руб.;

2. КП № 11 (Результативность целевых профилей рисков) – в 2016 году разработано 38 целевых профиля риска, по результатам, которых:

- возбуждено 2 дела об АП по ст.16.2.1

- по 3 ДТ приняты решения о классификации, изменяющие заявленные коды товаров по ЕТН ВЭД ЕАЭС;

- оформлено 3 КТС (в связи с уменьшением степени износа б/у товаров; в связи с выявленными расхождениями по товару; по результатам изменения кода ЕТН ВЭД ЕАЭС товара);

- по 2 ДТ принято решение о приостановлении выпуска товаров, обладающих признаками контрафактных (по товарному знаку «Green Stone» ЕКП: 200790, по товарному знаку «Пирелли» ЕКП: 1933);

- по 2 ДТ выявлено расхождение, которое влияет на применение к товарам запретов и ограничений (выявлен другой производитель товара);

- по 1 ДТ выявлены расхождения, повлекшие начисление антидемпинговой пошлины в сумме 62,85 руб.

В результате деятельности Белгородского таможенного поста, направленной на усиление таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств в железнодорожном пункте пропуска ВЖДПП «Белгород» с начала 2016 года было выдано 16281 разрешений на помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, из них оформленных в электронном виде с 01.10.2016 года 260 транзитных деклараций, выдано 1987 разрешений на убытие товаров по декларациям на товары, оформлено с использованием предварительного декларирования 1285 деклараций на товары, завершена процедура таможенного транзита по 5962 транзитным декларациям, проведено 57 результативных досмотров по КП №9, проведено 1347 осмотров товаров и

транспортных средств международной перевозки, проведен таможенный радиационный контроль 2565 объектов с повышенным уровнем ионизирующих излучений.

Аналитические показатели отдела:

- 01-ЦТУ «Время совершения таможенными органами РФ операций, связанных с осуществлением государственного контроля в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу РФ» - доведен 115 мин. выполняется в полном объеме и составляет 113 мин.

- № 18 «Время реагирования на выявление объектов с повышенным уровнем ионизирующих излучений» для железнодорожных пунктов пропуска доведен 100 мин., выполняется в 100% объеме. Среднее время реагирования составляет 75 мин.

- № 29 «Доля транзитных деклараций, оформленных в электронной форме». С 01.10.2016 г. отделом таможенного оформления таможенного контроля №2 оформлено 260 транзитных деклараций в электронном виде.

Отделом таможенного оформления и таможенного контроля №2 таможенного поста предотвращен ввоз на таможенную территорию Евразийского экономического союза санкционного товара «Концентрат минеральный «Галит». Товар изъят в количестве 68 тонн. В отношении перевозчика ОАО «РЖД» возбуждено дело об АП по ст.16.3.

Для осуществления таможенного контроля на пунктах пропуска оборудуются специальные места, оснащенные погрузочно-разгрузочной техникой, приборами, оборудованием и инструментами.

В регионе деятельности таможенного поста функционирует 9 складов временного хранения (далее - СВХ), из них 6 открытого и 3 закрытого типа. Так же осуществляют свою деятельность 2 уполномоченных экономических оператора.

За 11 месяцев 2016 года, в регионе деятельности Белгородского таможенного поста, было создано 6 временных зон таможенного контроля. За 11 месяцев 2016 года должностными лицами отдела проведено 2825

досмотров (осмотров) товаров и транспортных средств, что на 87 % больше чем за аналогичный период 2015 года -1510 АД (О) (см. таблицу 4).

Таблица 4

Характеристика досмотров (осмотров) товаров и транспортных средств по итогам работы Белгородского таможенного поста

| Показатель | 11 месяцев 2015 г. | 11 месяцев 2016 г |
|--|--------------------|-------------------|
| Проведено таможенных досмотров (осмотров) | 1510 | 2825 |
| Оформлено документов отчета | 43275 | 43960 |
| Выдано подтверждений о прибытии, ж/д транспорт | 9405 | 8649 |

В настоящее время внешнеэкономическая деятельность активно развивается и влечет за собой не только экономический рост, но и увеличение роста преступности.

Особенно наблюдается тенденция к увеличению числа правонарушений в таможенной сфере, которые еще называются «таможенными преступлениями», связанных с недобросовестным декларированием транспортных средств, незаконным пересечением ими таможенной границы, нарушением установленных запретов и ограничений на ввоз и вывоз транспортных средств, и не правильное толкование нормативно-правовых актов участниками ВЭД.

Одним из опасных видов преступления является контрабанда товаров, в отношении которых установлены специальные правила перемещения, за нарушение которых устанавливается уголовная ответственность. Так, например, лишением свободы на срок от трех до семи лет с конфискацией имущества или без таковой наказываются контрабанда, предметом которой являются: наркотические средства, психотропные вещества, сильнодействующие вещества, ядовитые вещества, отравляющие вещества, радиоактивные вещества, взрывчатые вещества, вооружение, взрывные устройства, огнестрельное оружие, боеприпасы, ядерное, химическое, биологическое и другие виды оружия массового поражения, перевозка

которых зачастую осуществляется транспортными средствами.

Во временном железнодорожном пункте с начала 2016 года по настоящее время достигнуты следующие результаты в работе:

«1. Возбуждено дел об АП -219. Составлено материалов в рамках ТК – 7, из них по результатам проверки возбуждено – 3 дел об АП.

2. Обнаружение предположительно запрещенных к перемещению через таможенную границу ТС веществ – 17, по 8 возбуждены уголовные дела.

3. По 2 фактам склонения должностных лиц отдела к действиям коррупционной направленности было возбуждено 1 уголовное дело по статье 291 УК РФ (Гончаров А.С.);

4. Проведено таможенных досмотров (осмотров) – 162.

5. Отказано в выпуске и осуществлен обратный вывоз 63 коммерческих партий товара;

6. Отказано в выпуске и оставлено на территории ТС – 1 партий товара»¹.

Таким образом, правонарушения в области таможенного дела оказывают негативное влияние на экономический рост страны, что связано с существованием ряда проблем, которые влияют на эффективность таможенного контроля и влекут за собой всевозможные нарушения. В вышеизложенном материале освещена часть проблем перемещения транспортных средств, на которые необходимо представлять пути решения их для нормального осуществления таможенного контроля.

С учетом международного опыта, любая экономическая интеграция сопровождается различного рода проблемами и трудностями, в том числе связанными с порядком перемещения транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза.

В настоящее время при пересечении транспортным средством

¹ Составлено по отчетным данным Белгородского таможенного поста. Документ опубликован не был.

международной перевозки таможенной границы, таможенный орган в соответствии с пунктом 1 Решения Комиссии Таможенного союза от 17.08.10 №335, вправе требовать коммерческие и транспортные (перевозочные) документы, подтверждающие страну происхождения товаров. На основании представленного, на границе пакета документов, таможенные органы идентифицируют, являются ли товары происходящими с территории стран - членов Таможенного союза, или третьих стран. По отзывам участников ВЭД, процедура проверки документов с целью признания статуса товаров Таможенного союза занимает много времени, часть товаров (примерно 20%) при этом помещается на СВХ. В данной ситуации участники ВЭД наблюдают не упрощение таможенной процедуры таможенного транзита, а наоборот, ее усложнение и увеличение транспортных очередей на таможенной границе. Полное решение данной проблемы возможно лишь на этапе формирования единого экономического пространства.

Спорным остается вопрос о предварительном таможенном декларировании товаров. Согласно части 1 статьи 193 ТК ТС, таможенная декларация может быть подана в отношении иностранных товаров до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза. Поскольку иных случаев подачи предварительной декларации ТК ТС не предусмотрено, российские таможенные органы часто отказывают в регистрации предварительной таможенной декларации, если товары уже пересекли таможенную границу Таможенного союза. Здесь возникает вопрос, каким образом внутренний таможенный орган контролирует момент пересечения таможенной границы, и будет ли нарушением подача предварительной декларации на товары после ее пересечения, учитывая, что Единая система контроля над передвижением грузов Таможенного союза находится на стадии разработки. Следует отметить, что статья 193 ТК ТС прямо не запрещает осуществлять подачу предварительной декларации на товары после пересечения товаров таможенной границы Таможенного союза, административная ответственность за это не предусмотрена. Поэтому для

участников ВЭД было бы важно получить соответствующие разъяснения Комиссии Таможенного союза и ФТС России о возможности использования процедуры предварительного декларирования после пересечения товаром границы Таможенного союза.

Таким образом, проведенный анализ организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары на Белгородском таможенном посту, позволяет сделать следующие выводы.

1. Белгородский таможенный пост является приграничным таможенным постом и структурно входит в состав Белгородской таможни. Таможенный пост действует на основании приказа ФТС, входит в единую федеральную централизованную систему таможенных органов Российской Федерации и обеспечивает реализацию задач и функций ФТС России в регионе деятельности таможенного поста в пределах компетенций.

2. Таможенное контроль и оформление транспортных средств, перевозящих товары осуществляется в следующей последовательности: в зоне таможенного контроля перевозчик передает уведомление о ввозе (вывозе) товара на таможенную территорию должностному лицу таможенного органа и одновременно передает документы на транспортное средство, (перевозчик должен быть включен в реестр перевозчиков); осуществляется проверка поданных документов должностными лицами таможенного органа, особое внимание уделяется фитосанитарным и ветеринарным свидетельствам их чаще всего подделывают, после чего принимается решение о форме и месте таможенного оформления перевозимого груза; принимается решение о форме таможенного контроля товара и транспортного средства, это может быть осмотр или досмотр; осуществляется таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортного средства, о чем делается отметка в документах; после осуществления таможенных формальностей документы на товары и транспортное средство передаются перевозчику; выпуск транспортного средства из зоны таможенного контроля внутрь страны.

3. На Белгородском таможенном посту за 11 месяцев 2016 года было выдано 15149 разрешений на помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, выдано 2447 разрешений на убытие товаров по декларациям на товары, оформлено с использованием предварительного декларирования 2637 деклараций на товары, завершена процедура таможенного транзита по 3469 транзитным декларациям. Для осуществления таможенного контроля на пунктах пропуска оборудуются специальные места, оснащенные погрузочно-разгрузочной техникой, приборами, оборудованием и инструментами.

РАЗДЕЛ III. НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ТОВАРЫ

Ежегодно через таможенные контрольно-пропускные пункты Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в том числе Российской Федерации следуют сотни тысяч грузовых транспортных средств, перемещающих и доставляющих товары (грузы) в нашу страну и в государства Европы и Азии.

Грузоперевозки в России относятся к вопросам повышенной важности и напрямую связаны с обеспечением национальной безопасности страны. Система гарантий международных грузоперевозок в России и ЕАЭС является актуальной на сегодняшний день.

Среди стратегических целей таможенной службы Российской Федерации одной из значимых выступает максимальное содействие внешнеторговой деятельности путем повышения качества и результативности таможенного администрирования, в том числе посредством упрощения таможенных процедур на основании развития и внедрения перспективных таможенных технологий, включая информационные, совершенствования всей таможенной и транспортной инфраструктуры и логистических операций.

Одной из последних новелл совершенствования таможенного регулирования и, соответственно, упрощения таможенных процедур в отношении ввозимых товаров стала технология обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом. Основа этой технологии была заложена еще в Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации, утвержденной приказом ФТС России от 10.03.2006 № 192, в развитие статей 71, 72 ТК РФ (2003 г.), и заключалась в добровольном представлении информации заинтересованными лицами; мотивацией служили создание условий для транспарентности и предсказуемости действий таможенных органов; минимизация времени

выполнения ими таможенных формальностей в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации; повышение эффективности принятия решений должностными лицами таможенных органов посредством предварительного определения товаров, транспортных средств, документов и лиц, подлежащих проверке, и степени такой проверки; оптимизация деятельности всей системы таможенных органов путем распределения людских и материальных ресурсов.

Современной правовой базой внедрения указанной технологии послужили ст. 42 ТК ТС и Решение коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) от 17.09.2013 № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию таможенного союза железнодорожным транспортом»¹. В основу технологии положено создание таможенной службой сервисных рабочих станций под КПС «ЖДПП», проведена их настройка на отдельную очередь транспортной технологической подсистемы, обеспечен круглосуточный режим работы указанных станций. В свою очередь ОАО «РЖД» разработало специальный портал для представления предварительной информации непосредственно железнодорожным перевозчикам и отвечает за консолидирование и представление таможенным органам предварительной информации о товарах. Технология внедрена и стала применяться в таможенных органах Российской Федерации и государств – членов ЕАЭС с 1 октября 2014 г.

Электронный обмен декларанта и должностных лиц таможенных органов реализуется посредством Центрального информационно-технического таможенного управления в режиме реального времени, с использованием информационных систем, обеспечивающих единство, доступность и конфиденциальность информации. Электронный

¹ О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию таможенного союза железнодорожным транспортом : Решение коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) от 17 сентября 2013 г. № 196 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

документооборот предполагает взаимодействие с использованием средств:

- криптографической защиты данных;
- электронных подписей и сертификатов ключей проверки электронных подписей;
- обеспечения информационной безопасности.

Однако, в настоящее время, не налажен обмен между электронными базами данных таможенного контроля между таможенными органами Евразийского экономического сообщества. Обмен данными в настоящее время происходит, путем направления базы данных за определенный период времени, т. е. таможенные органы имеют информацию о перемещении товаров под таможенным контролем в off-line режиме (по прошествии какого-то времени).

Данный факт осложняет проведения таможенного контроля за товарами, перемещаемыми транспортными средствами. В России в настоящее время не связаны автоматизированные системы таможенного контроля при перемещении товаров под таможенным контролем и автоматизированные системы таможенного декларирования товаров, и проведение в отношении их таможенного контроля. Обмена электронными документами в этих системах нет. Должностные лица при декларировании товаров обязаны запрашивать сведения о таможенном контроле при перемещении их на бумажном носителе или у декларанта или у должностных лиц, контролирующих перемещение данных товаров под таможенным контролем. Данный факт, во-первых, осложняет проведение таможенного контроля, во-вторых, увеличивает время его проведения.

Еще одним недостатком в организации таможенного контроля, влияющем на время проведения таможенных операций на всех этапах перемещения товаров, – дублирование всех операций на бумажном носителе (это требование установлено законодательно).

Таким образом, в целях усиления таможенного контроля необходимо обеспечивать дальнейшее развитие предварительного информирования.

Структура системы электронного взаимодействия ОАО «РЖД» и ФТС России по предварительному информированию о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом, представлена на рисунке 1 и предполагает представление следующей информации, которую необходимо предъявлять перевозчиком (ОАО «РЖД») таможенному органу государства – члена ЕАЭС, на территории которого расположено место прибытия товаров, не менее чем за 2 часа до их прибытия (за исключением случаев заявления таможенной процедуры таможенного транзита).

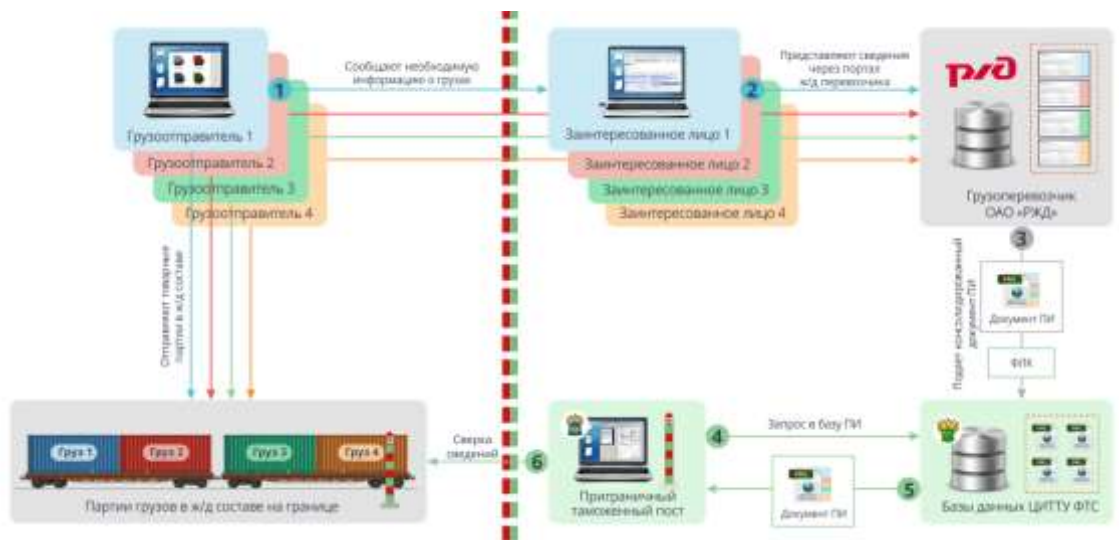


Рис. 1. Схема процесса предварительного информирования для товаров, ввозимых железнодорожным транспортом

К такой предоставляемой информации относится

- а) наименование и адрес отправителя товаров;
- б) наименование и адрес получателя товаров; в) наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- г) количество грузовых мест, маркировка и виды упаковок товаров;
- д) наименование и коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза на уровне не менее чем первых четырех знаков;
- е) вес брутто товаров (в килограммах);
- ж) идентификационные номера контейнеров; и) планируемое время

прибытия;

к) место прибытия¹.

Для товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом и следующих по ней транзитом в режиме таможенной процедуры таможенного транзита, заявленной в местах прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, перечень предварительной информации следующий (в соответствии с транспортными, коммерческими документами):

а) сведения об отправителе, получателе товаров;

б) сведения о стране отправления, стране назначения товаров;

в) сведения о декларанте;

г) сведения о перевозчике;

д) сведения о транспортном средстве международной перевозки;

е) наименование, количество товаров;

ж) стоимость товаров (не требуется, если товары перемещаются по таможенной процедуре таможенного транзита от таможенного органа в месте прибытия на единую таможенную территорию ЕАЭС до таможенного органа в месте убытия с единой таможенной территории ЕАЭС);

и) код товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза на уровне не менее чем первых шести знаков;

к) вес товаров брутто или объем, а также количество товаров в дополнительных единицах измерения по каждому коду Гармонизированной системы описания и кодирования товаров или Единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза;

л) количество грузовых мест; м) пункт назначения товаров;

н) сведения о документах, подтверждающих соблюдение ограничений,

¹ Витюк В.В., Киприянова Д.В. предварительное информирование о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза железнодорожным транспортом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 3(76). С. 28.

связанных с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС (если такое перемещение допускается);

п) сведения о планируемой перегрузке товаров или контейнеров и/ или грузовых операциях в пути;

р) планируемое время прибытия;

с) место прибытия¹.

Непредставление предварительной информации в установленном объеме и в установленные сроки дает таможенным органам право применить дополнительные формы таможенного контроля в рамках системы управления рисками. К непредставлению предварительной информации приравнивается представление предварительной информации, не соответствующей по структуре и формату техническим требованиям ФТС России; в этом случае лицу, представившему предварительную информацию, направляется электронное сообщение о непринятии ее для рассмотрения с указанием причин.

При этом действия лиц, участвующих в предварительном информировании, условно можно разбить на 6 этапов двухуровневой системы подачи предварительной информации.

Первый этап – на 1-м уровне отправители товаров представляют заинтересованным лицам, перечень которых приведен в ст. 42 ТК ТС (перевозчикам, в том числе таможенным перевозчикам, таможенным представителям, уполномоченным экономическим операторам, экспедиторам, иным лицам, имеющим вещные и/или обязательственные права на товар), сведения о товарах, необходимые для предварительного информирования.

Второй этап – в свою очередь заинтересованные лица через портал ОАО «РЖД» представляют перевозчику государства – члена ЕАЭС, на территории которого находится место прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, сведения о товарах не менее чем за 4 часа

¹ Витюк В.В., Киприянова Д.В. предварительное информирование о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза железнодорожным транспортом // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 3(76). С. 28.

до их прибытия.

Третий этап – на 2-м уровне ОАО «РЖД» как перевозчик, который осуществляет ввоз товаров на таможенную территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом, производит консолидацию полученных от заинтересованных лиц сведений и не менее чем за 2 часа до прибытия товара в место пересечения таможенной границы ЕАЭС представляет консолидированную предварительную информацию (посредством портала электронного представления сведений ФТС России) в базу данных на сервер Центрального информационно-технического таможенного управления (ЦИТТУ) ФТС России. Сервер обрабатывает представленные сведения, в том числе проводит их формально-логический контроль.

На четвертом и пятом этапах пограничный таможенный пост запрашивает в базе данных ЦИТТУ ФТС России предварительную информацию о ввозимых товарах.

Осуществляя на шестом этапе в процессе проводимого таможенного контроля сверку этих сведений, сопоставляя их со сведениями, содержащимися в транспортных, коммерческих и иных документах. Несоответствие предварительной информации сведениям в документах, представленных перевозчиком, и степень их расхождения учитывается таможенным органом при выборе применения форм таможенного контроля с использованием системы управления рисками.

В целом указанная технология позволяет увеличить скорость прохождения грузов (товаров) через таможенную границу и, соответственно, снизить издержки участников внешнеэкономической деятельности. При этом возрастает эффективность таможенного контроля за счет возможности более подробно и детально изучить сведения о ввозимых товарах, оценить необходимость использования по отношению к ним профилей системы управления рисками, применяя более обоснованный и документально подтвержденный таможенный контроль, основанный на принципе его выборочности и ограничения теми формами, которые достаточны

для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Следует указать на то, что «значительная часть перевозимых грузов несет в себе в процессе перевозки потенциальную опасность для людей, транспортной и прилегающей к ней инфраструктуре, окружающей природной среды в силу присущих им «опасных свойств», то есть способности при определенных условиях вызвать взрыв, пожар, отравление, заболевание, облучение людей и животных, коррозионное разрушение и другие виды негативного воздействия. Потребителями наиболее массовых грузов, обладающих опасными свойствами, являются: промышленность (растворители, лакокрасочные материалы, мономеры, реагенты и «химикаты», топливо, полуфабрикаты); топливная и атомная энергетика (жидкое и газообразное топливо, твэлы); автомобильный и другие виды транспорта, коммунальное хозяйство (бензин, дизельное топливо, керосин, сжиженные углеводородные газы); сельское хозяйство (химические средства защиты растений и некоторые виды минеральных удобрений). В добывающих отраслях потребляется большое количество промышленных взрывчатых веществ и материалов, что вызывает необходимость в их практически непрерывной перевозке на сети железных дорог. Такие высокоопасные вещества, как аммиак и хлор, перевозятся в больших количествах вследствие их повсеместного применения во многих отраслях народного хозяйства. Условиями, способствующими проявлению «опасных свойств» грузов, являются, как правило, отклонения от режима нормальных условий перевозки. Когда соблюдены все параметры перевозочного процесса, отвечающие требованиям НТД, регламентирующей безопасность движения и безопасность перевозки опасных грузов, вероятность воздействия груза на окружающую среду незначительна. Однако при нештатных ситуациях, вызванных ошибками железнодорожного персонала, сбоями в режиме нормативного функционирования технических средств или влиянием чрезвычайных природных факторов, вероятность воздействия резко возрастает, при этом характер проявления свойств груза, последствия данного

процесса будут определяться взаимодействием большого числа факторов. Важным направлением развития систем безопасности перевозки грузов, в том числе и опасных, является использование спутниковой навигации»¹.

Еще одним направлением совершенствования таможенного контроля в рамках электронных технологий является введение системы слежения за товарами. Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ намерена использовать для контроля за таможенным транзитом товаров ГЛОНАСС, представленную на рисунке 2.

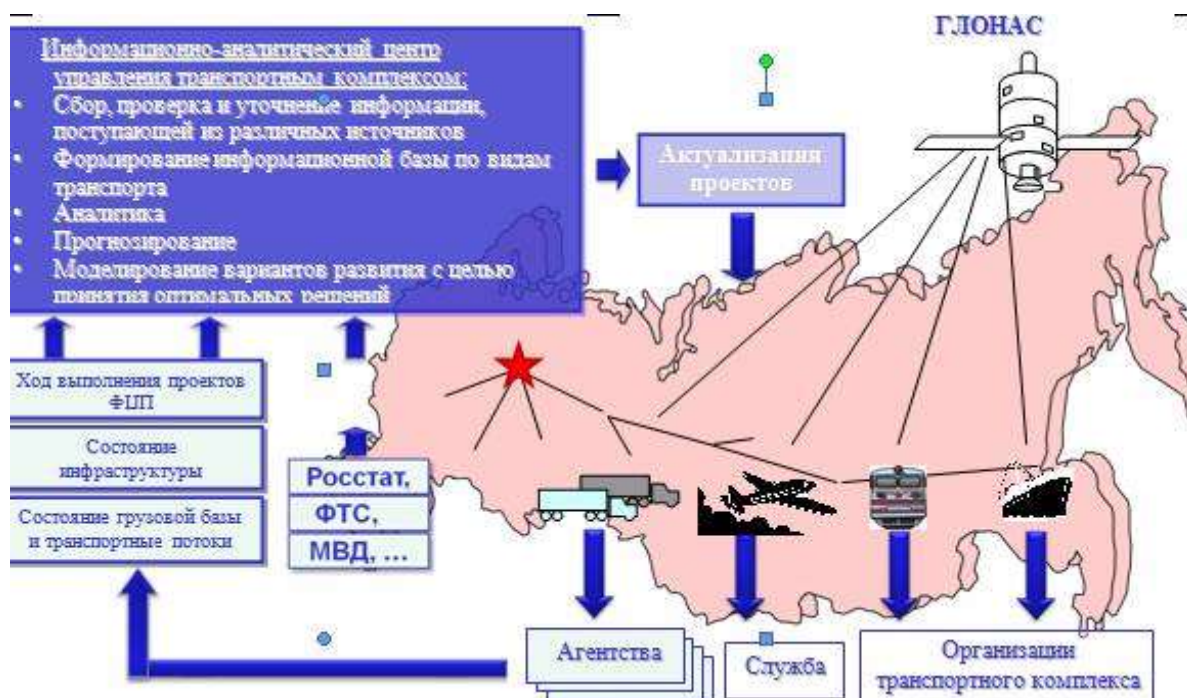


Рис. 2. Управление и мониторинг состояния транспортного комплекса Российской Федерации с помощью спутниковой навигации

Использование навигационной системы обусловлено следующими ее функциями:

«- контроль координат местоположения поездов на перегонах и станциях (рис. 3);

- управление движением поездов по радиоканалу;

- определение местоположения восстановительных поездов и путевых бригад;

¹ Неволлина А.Д., Самуйлов В.М. Значение спутниковой навигации (Глонасс) в перевозке железнодорожных грузов : сб. науч. трудов «Современные проблемы транспортного комплекса России» /под ред. А.Н. Рахмангулова. Магнитогорск, 2013. С. 45.

- передача информации о дислокации поездов и станции по спутниковому каналу связи (резервному)»¹.

Целью научно-исследовательской работы (НИР) является разработка предложений, направленных на повышение эффективности деятельности таможенных органов по контролю за перемещением товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, созданию и применению системы контроля доставки товаров под таможенным контролем с использованием технических средств на основе спутниковой радионавигационной системы ГЛОНАСС, позволяющих обеспечивать контроль за маршрутом перевозки и целостностью грузовых отделений транспортных средств в условиях функционирования Таможенного союза.

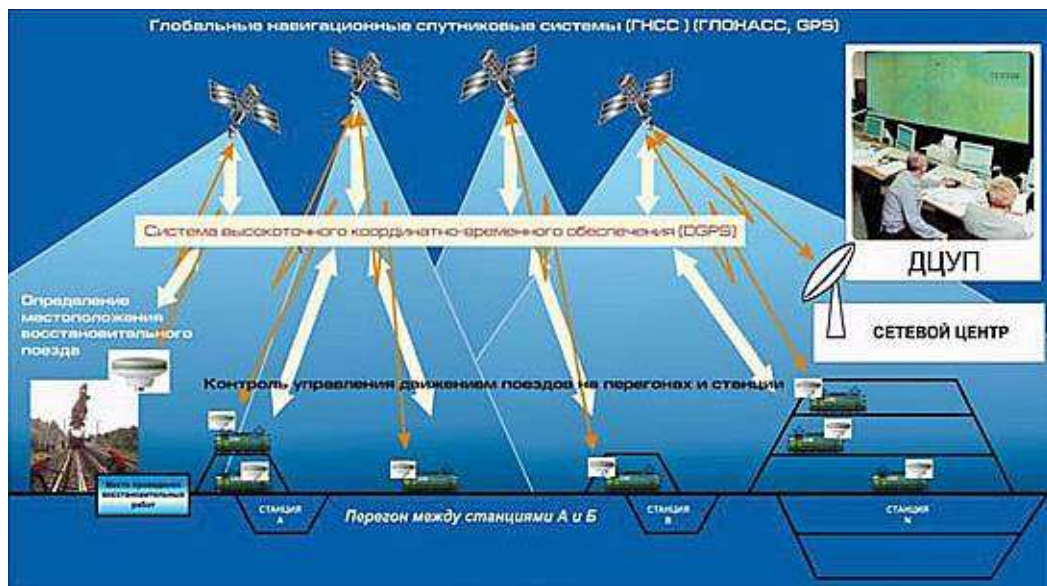


Рис. 3. Контроль управления движения поездов на перегонах и станциях с помощью спутниковой навигации

В системе таможенного контроля должна быть создана диспетчерская служба контроля движения транспортных средств, находящегося под таможенным контролем, предназначенная для применения в интересах безопасности перевозок товаров, в том числе ценных, дорогостоящих и

¹ Неволлина А.Д., Самуйлов В.М. Значение спутниковой навигации (Глонасс) в перевозке железнодорожных грузов : сб. науч. трудов «Современные проблемы транспортного комплекса России» /под ред. А.Н. Рахмангулова. Магнитогорск, 2013. С. 47.

опасных, предотвращения угонов и поиска угнанных автотранспортных средств с товарами, решения логистических задач, оптимизации доставки товаров, дистанционного контроля и многих других задач.

Диспетчерская система контроля – система мониторинга грузов и транспортных средств – позволяет по-новому подойти к применению таможенного контроля за таможенным транзитом и сделать этот процесс эффективным и рациональным. Ключевым моментом в результате использования системы является то, что появляется оперативный доступ к информации, характеризующей фактические параметры движения транспортного средства, на основе чего можно принимать полноценные управленческие решения.

Глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) «предназначена для определения местоположения и скорости движения морских, воздушных, сухопутных и других видов потребителей в режиме реального времени»¹.

Система ГЛОНАСС состоит из трех подсистем:

- «– подсистемы космических аппаратов (ПКА);
- подсистемы контроля и управления (ПКУ);
- навигационной аппаратуры потребителей (НАП)»².

Подсистема контроля и управления состоит из Центра управления системой ГЛОНАСС и сети станций измерения, управления и контроля, рассредоточенных по всей территории России. В задачи ПКУ входит контроль правильности функционирования ПКА, непрерывное уточнение параметров орбит и выдача на спутники временных программ, команд управления и навигационной информации.

Назначение системы:

- постоянный мониторинг местоположения и состояния товаров и

¹ Цуканова Н.Е., Келеш М.Д. Влияние зоны свободной торговли СНГ на экономическое развитие стран содружества // Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы. 2015. С. 219.

² Барбышева Г.И. Обеспечение информационной безопасности таможенных органов РФ // Инновационная экономика. 2015. № 11. С. 23.

транспортных средств;

- обеспечение безопасности транспортных средств, перевозимых грузов: предупреждение о попытках несанкционированного доступа (проникновения) в транспортное средство, о фактах несанкционированных действий, направленных на нарушение штатной работы бортовых систем транспортных средств и неправомерное завладение транспортным средством;
- принятие мер по предотвращению несанкционированных противоправных действий в отношении грузов, а также ряд других задач.

Основными задачами диспетчерской системы являются:

- «← определение текущего местоположения заданного количества транспортных средств;
- передача навигационной информации от заданного количества транспортных средств в диспетчерский пункт системы;
- передача о состоянии транспортных средств в диспетчерский пункт системы;
- сбор, обработка и хранение информации, полученной от заданного количества транспортных средств в единой базе данных в реальном масштабе времени с привязкой к цифровой карте местности (пространственно-временной портрет событий по технологии геоинформационных систем);
- дистанционное управление режимом работы мобильных терминалов транспортных средств из диспетчерского пункта»¹.

Основными структурными единицами комплекса являются:

- диспетчерский пункт (ДП);
- система связи и передачи данных (ССПД);
- мобильные терминалы транспортных средств (МТТС).

Диспетчерский пункт является ядром диспетчерской системы, в котором реализуется его функциональное назначение. Основные функции диспетчерской системы:

¹ Чаплыгина М.А., Старых С.А. Совершенствование таможенного контроля при перевозке грузов автомобильным транспортом при таможенной процедуре – таможенный транзит // Научный альманах. 2016. № 9-1 (23). С. 174.

- контроль местоположения и состояния транспортных средств;
- реализация методов активной защиты в случаях совершения в отношении транспортных средств, перевозимых пассажиров и грузов несанкционированных действий.

Штатный режим функционирования системы распространяется на транспортные средства, выполняющие рейс и находящиеся значительную часть времени в движении, за исключением кратковременных остановок.

Режим работы комплекса «Охрана» используется в случае, когда большинство транспортных средств находится в неподвижном состоянии, то есть преимущественно в ночное время, либо при отсутствии задействования транспортных средств.

В режиме функционирования комплекса «Охрана» МТТС находится в дежурном режиме, отличающемся от штатного пониженным энергопотреблением, и выполняет следующие операции (кроме штатного режима):

- контроль состояния всех датчиков охранной сигнализации;
- передача параметров состояния датчиков охранной сигнализации по радиоканалу в ДП с заданной частотой. Диспетчерский пункт комплекса в режиме «Охрана» выполняет те же операции, что и в штатном режиме.

В режим «Тревога» комплекс переходит автоматически из штатного или из режима «Охрана» после определения блоком логики МТТС факта срабатывания датчика (или нескольких датчиков) охранной сигнализации, а также при срабатывании «тревожной кнопки».

В режим «Поиск» система переходит автоматически после получения АРМ СНОС информации от МТ, скрытно установленного на борту транспортного средства.

Информация о местоположении транспортных средств, полученная от МТ, передается подразделениям службы безопасности, группам немедленного реагирования МВД.

Диспетчерский пункт системы в режиме «Поиск» передает

информацию о местоположении транспортного средства, полученную от МТ, службе безопасности, осуществляющей взаимодействие в ходе операции поиска со специально предназначенными и подготовленными для решения этих задач подразделениями (группами немедленного реагирования) частных охранных предприятий, ГИБДД, МВД, СОБР таможни.

Необходимость применения спутниковых технологий на железнодорожном транспорте уже не вызывает сомнений. Она диктуется дальнейшими перспективами развития отрасли, в том числе планами перехода на высокоскоростное и скоростное движение, а также увеличения интенсивности движения транспортных потоков на магистралях. В настоящее время спутниковая навигация активно используется в проектировании и эксплуатации международных транспортных коридоров.

В этих условиях залогом успеха становится вывод на более высокий качественный уровень управления перевозками и безопасности движения поездов. А это, в свою очередь, требует принципиальных изменений в сфере координатно-временного обеспечения работы железнодорожного транспорта. Необходимо иметь максимально точную информацию о дислокации подвижного состава в любое время суток и при любой погоде, уметь контролировать его движение и состояние бортовых систем. Но решить эту задачу без современных глобальных навигационных спутниковых систем, таких как ГЛОНАСС, ГЛОНАСС/GPS, и высокоэффективной цифровой связи невозможно.

Следующим направлением совершенствования таможенного контроля транспортных средств выступает развитие применения инспекционно-досмотровых комплексов в практике таможенных органов. Следует отметить, что применение ИДК в процессе проведения таможенного контроля позволяет без вскрытия, разгрузки и нарушения упаковки за 2-3 минуты получить рентгеновское изображение товара и транспортного средства, сопоставить его с характеристиками исследуемого товара, обнаружить предметы, запрещенные к перевозке и оценить примерное количество

декларируемого товара.

В настоящее время в таможенных органах РФ «успешно эксплуатируются 59 ИДК, из них: 3 стационарных, 14 легковозводимых и 42 мобильных, в том числе в Белгородской таможне – 1 стационарный и 3 мобильных»¹.

В настоящее время, учитывая при этом и опыт мировой практики, который показал, что наиболее эффективным инструментом, способным значительно повысить качество проведения таможенного контроля в отношении крупногабаритного товара, является ИДК, позволяющий в течение минимума времени получить рентгеновское изображение исследуемого объекта и провести его детальный анализ. Безусловно, качество таможенного контроля определяется и надежностью ИДК, которая, в свою очередь, зависит от очень многих факторов. Так, в рамках проведенного анализа были выявлены факторы неэффективного использования мобильного инспекционно-досмотрового комплекса, связанные со спецификой его размещения, такие как:

- низкий товаропоток в пункте пропуска, соответственно – отсутствие интенсивности контроля с применением МИДК и вынужденный его простой;
- постоянные низкие температуры, негативно влияющие на качество использования МИДК;
- сезонный характер применения МИДК.

Одним из основных факторов повышения качества таможенного контроля с применением ИДК является уровень подготовки и квалификации должностных лиц таможенных органов, которые осуществляют анализ информации, полученной с применением ИДК. Конечно, знание характерных признаков и способов устройств тайников и внешнего вида предметов таможенных правонарушений играет при этом также немаловажную роль.

Среди основных направлений развития ТСТК можно выделить

¹ Алейников И.А., Матвеева О.П. Повышение качества проведения фактического таможенного контроля на основе использования инспекционно-досмотровых комплексов // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2016. № 3. С. 214.

следующие:

- технологическое усовершенствование процедуры таможенного контроля с применением технических средств таможенного контроля с учетом специфики работы конкретных участков и постов;
- увеличение оперативно-технических характеристик ТСТК для расширения круга распознаваемых объектов нарушения таможенных правил и предметов контрабанды;
- разработка и совершенствование компьютерных систем обучения и переподготовки инспекторов отделов ТСТК в таможенных органах;
- совершенствование работы эксплуатационных служб, которые обеспечивают своевременную модернизацию и непрерывную работу средств технического таможенного контроля.

Далее отмечаем, что, применение инструментария системы управления рисками позволяет таможенным органам оценить достоверность декларирования товаров, перемещаемых через таможенную границу, обеспечивая при этом соблюдение как принципа выборочности проведения таможенного контроля, так и его высокое качество.

Таким образом, проведенное исследование направлений совершенствования таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары, позволяет сделать следующие выводы.

1. Технология развития предварительного информирования позволяет увеличить скорость прохождения грузов (товаров) через таможенную границу и, соответственно, снизить издержки участников внешнеэкономической деятельности. При этом возрастает эффективность таможенного контроля за счет возможности более подробно и детально изучить сведения о ввозимых товарах, оценить необходимость использования по отношению к ним профилей системы управления рисками, применяя более обоснованный и документально подтвержденный таможенный контроль, основанный на принципе его выборочности и ограничения теми формами, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного

законодательства.

2. Еще одним направлением совершенствования таможенного контроля в рамках электронных технологий является введение системы слежения за товарами. Залогом успеха осуществления таможенного контроля становится вывод на более высокий качественный уровень управления перевозками и безопасности движения поездов. А это, в свою очередь, требует принципиальных изменений в сфере координатно-временного обеспечения работы железнодорожного транспорта. Необходимо иметь максимально точную информацию о дислокации подвижного состава в любое время суток и при любой погоде, уметь контролировать его движение и состояние бортовых систем. В системе таможенного контроля должна быть создана диспетчерская служба контроля движения транспорта, находящегося под таможенным контролем, предназначенная для применения в интересах безопасности перевозок товаров, в том числе ценных, дорогостоящих и опасных, решения логистических задач, оптимизации доставки товаров, дистанционного контроля и многих других задач.

3. Среди основных направлений развития ТСТК можно выделить следующие: технологическое усовершенствование процедуры таможенного контроля с применением технических средств таможенного контроля с учетом специфики работы конкретных участков и постов; увеличение оперативно-технических характеристик ТСТК для расширения круга распознаваемых объектов нарушения таможенных правил и предметов контрабанды; разработка и совершенствование компьютерных систем обучения и переподготовки инспекторов отделов ТСТК в таможенных органах; совершенствование работы эксплуатационных служб, которые обеспечивают своевременную модернизацию и непрерывную работу средств технического таможенного контроля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рост транспортного потока, перемещаемого через границу, ускорение товарооборота обуславливают необходимость сокращения времени, затрачиваемого на таможенное оформление и таможенный контроль без снижения их эффективности. В целом этому способствует новая стратегия осуществления таможенного контроля, предусматривающая постепенный переход от тотальной системы таможенного контроля к его выморочности и достаточности с максимальным использованием системы управления рисками.

Исследование теоретических аспектов таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары выявило, что транспортное средство, а также транспортное средство международной перевозки признаны отдельными видами товаров, и рассматриваются как категория товаров, включающая любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами. Правовое регулирование перемещения через таможенную границу транспортных средств, а также транспортных средств международной перевозки осуществляется по общим правилам перемещения товаров, с особенностями, установленными ТК ТС для данных видов товаров.

Принципы перемещения товаров, будучи отраслевыми принципами, представляют собой общие и универсальные нормативные предписания, на основе которых функционирует таможенное право и отдельные его

институты. По итогам анализа действующего законодательства выделены следующие принципы: принцип обязательности таможенных операций и таможенного контроля; принцип равенства прав граждан и организаций на перемещение товаров через таможенную границу Таможенного союза; принцип соблюдения запретов и ограничений при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза; принцип гуманности; принцип недопущения установления необоснованных препятствий со стороны таможенных органов участникам внешнеэкономической деятельности.

Все транспортные средства, перевозящие товары подлежат таможенному декларированию при помещении под таможенную процедуру либо в иных случаях, установленных в соответствии с ТК ТС. Таможенное декларирование транспортных средств производится декларантом либо таможенным представителем, действующим от имени и по поручению декларанта. Таможенное декларирование производится в письменной и электронной формах с использованием таможенной декларации. Транспортные средства, перевозящие товары, декларируются одновременно с товарами; исключения составляют морские, речные и воздушные суда - они декларируются в порту либо аэропорту прибытия на таможенную территорию РФ или в порту либо аэропорту отправления с таможенной территории РФ.

Таможенный контроль транспортных средств проводится, как правило, в зонах таможенного контроля. Зоной таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, определенные законодательством государств-участников таможенного союза. Зоны таможенного контроля могут быть постоянными в случаях регулярного нахождения в них товаров, подлежащих таможенному контролю, или временными, создаваемыми на время проведения таможенного контроля, грузовых и иных операций. Порядок

создания и обозначения зон таможенного контроля, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются законодательством государств-участников таможенного союза.

Проведенный анализ организации таможенного контроля транспортных средств, перевозящих товары на Белгородском таможенном посту показал, что таможенный пост является приграничным таможенным постом и структурно входит в состав Белгородской таможни. Таможенный пост действует на основании приказа ФТС, входит в единую федеральную централизованную систему таможенных органов Российской Федерации и обеспечивает реализацию задач и функций ФТС России в регионе деятельности таможенного поста в пределах компетенций.

Таможенный контроль и оформление транспортных средств, перевозящих товары осуществляется в следующей последовательности: в зоне таможенного контроля перевозчик передает уведомление о ввозе (вывозе) товара на таможенную территорию должностному лицу таможенного органа и одновременно передает документы на транспортное средство, (перевозчик должен быть включен в реестр перевозчиков); осуществляется проверка поданных документов должностными лицами таможенного органа, особое внимание уделяется фитосанитарным и ветеринарным свидетельствам их чаще всего подделывают, после чего принимается решение о форме и месте таможенного оформления перевозимого груза; принимается решение о форме таможенного контроля товара и транспортного средства, это может быть осмотр или досмотр; осуществляется таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортного средства, о чем делается отметка в документах; после осуществления таможенных формальностей документы на товары и транспортное средство передаются перевозчику; выпуск транспортного средства из зоны таможенного контроля внутрь страны.

Технология развития предварительного информирования позволяет увеличить скорость прохождения грузов (товаров) через таможенную

границу и, соответственно, снизить издержки участников внешнеэкономической деятельности. При этом возрастает эффективность таможенного контроля за счет возможности более подробно и детально изучить сведения о ввозимых товарах, оценить необходимость использования по отношению к ним профилей системы управления рисками, применяя более обоснованный и документально подтвержденный таможенный контроль, основанный на принципе его выборочности и ограничения теми формами, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Еще одним направлением совершенствования таможенного контроля в рамках электронных технологий является введение системы слежения за товарами. Залогом успеха осуществления таможенного контроля становится вывод на более высокий качественный уровень управления перевозками и безопасности движения поездов. А это, в свою очередь, требует принципиальных изменений в сфере координатно-временного обеспечения работы железнодорожного транспорта. Необходимо иметь максимально точную информацию о дислокации подвижного состава в любое время суток и при любой погоде, уметь контролировать его движение и состояние бортовых систем. В системе таможенного контроля должна быть создана диспетчерская служба контроля движения транспорта, находящегося под таможенным контролем, предназначенная для применения в интересах безопасности перевозок товаров, в том числе ценных, дорогостоящих и опасных, решения логистических задач, оптимизации доставки товаров, дистанционного контроля и многих других задач.

Среди основных направлений развития ТСТК можно выделить следующие: технологическое усовершенствование процедуры таможенного контроля с применением технических средств таможенного контроля с учетом специфики работы конкретных участков и постов; увеличение оперативно-технических характеристик ТСТК для расширения круга распознаваемых объектов нарушения таможенных правил и предметов

контрабанды; разработка и совершенствование компьютерных систем обучения и переподготовки инспекторов отделов ТСТК в таможенных органах; совершенствование работы эксплуатационных служб, которые обеспечивают своевременную модернизацию и непрерывную работу средств технического таможенного контроля.

По результатам проведенного исследования можно сформулировать ряд рекомендаций:

- обеспечить развитие технологии предварительного информирования, с учетом предлагаемой в работе схемы;
- рассмотреть возможность применения технических средств таможенного контроля (ИДК) с учетом специфики работы конкретных участков и постов;
- обеспечить обучение и переподготовку должностных лиц, осуществляющих таможенный контроль транспортных средств.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015). [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org/>.

2. Таможенный кодекс Таможенного союза [Текст] (ред. от 08.05.2015) (Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 № 17) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

3. О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 15.04.2014) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

4. О таможенном регулировании в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 23.06.2016) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст.6252.

5. Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности [Текст] : федер. закон от 08 декабря 2003 № 164-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2003. – №50. – Ст. 4850.

6. Об экспортном контроле [Текст] : федер. закон от 18 июля 1999 № 183-ФЗ (ред от 13.07.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1999. – №30. – Ст. 3774.

7. Алейников, И.А. Повышение качества проведения фактического таможенного контроля на основе использования инспекционно- досмотровых комплексов [Текст] / И.А. Алейников, О.П. Матвеева // Вестник

Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2016. – № 3. – С. 214-215.

8. Александров, Д.Л. Совершенствование управления деятельностью таможенных органов при осуществлении таможенных операций и таможенного контроля [Текст] : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05 / Д.Л. Александров. – М., 2013. – 32 с.

9. Андреев, А.Ф. Аналитическое обеспечение принятия управленческих решений в таможенных органах Российской Федерации [Текст] : монография / А.Ф. Андреев, В.В. Макрусев. – М. : Изд-во РТА, 2014. – 170 с.

10. Арский, А.А. Механизм управления взаимодействием таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний [Текст] : монография / А. А. Арский. – М. : Дашков и К°, 2014. – 125 с.

11. Афанасьева, Н.А. Таможенный контроль в пунктах пропуска транспортных средств и товаров [Текст] : сб. научных трудов «Современная наука: теоретический и практический взгляд» / Н.А. Афанасьев. – М. : Научно-образовательное учреждение «Вектор науки», 2015. – С. 94-97.

12. Бакаева, О. Новые подходы к организации таможенного оформления и таможенного контроля: за и против [Текст] / О. Бакаева // Хозяйство и право. – 2010. – №2. – С. 118-120.

13. Бойкова, М.В. Таможенное администрирование в условиях международной интеграции [Текст] : монография / М.В. Бойкова. – М. : Изд-во РТА, 2014. – 164 с.

14. Бурдин, В.Е. Моделирование современных технологий таможенного контроля [Текст] : монография / В.Е. Бурдин, Л.Д. Зайцева, Н.Г. Липатова. – М. : Изд-во РТА, 2014. – 148 с.

15. Вербов, В.Ф. Теоретические основы надежности инспекционно-досмотрового комплекса [Текст] / В.Ф. Вербов // Ростовский филиал Российской таможенной академии. – 2016. – №2 (23). – С. 12-15.

16. Воротынцева, Т.М. Запреты и ограничения во внешней торговле мясными товарами [Текст] : монография / Т.М. Воротынцева, В.Е. Новиков, Е.И. Андреева. – М. : Российская таможенная акад., 2013. – 146 с.
17. Габричидзе, Б.Н. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации [Текст] / Б.Н. Габричидзе // Государство и право. – 2013. – № 1. – С. 9 – 14.
18. Драгунова, А.Н. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств в условиях формирования ЕАЭС [Текст] / А.Н. Драгунова, Н.Ю. Роганова, О.А. Чернышева // Международный студенческий научный вестник. – 2016. – № 3-4. – С. 46-48.
19. Зарубин, Н. Н. Административная ответственность за незаконное перемещение товаров через таможенную границу: нормативный опыт государств – членов Таможенного союза [Текст] / Н.Н. Зарубин // Оперативник (сыщик). – 2012. – № 3. – С. 56-60.
20. Зарубин, Н.Н. Совершенствование административной ответственности за незаконное перемещение товара через таможенную границу [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Н.Н. Зарубин. – Люберцы, 2013. – 22 с.
21. Зоткина, М.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств [Текст] : сб. научных статей VI Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы развития современного общества» / М.В. Зоткина, Е.А. Скрипачева. – Курск : Закрытое акционерное общество «Университетская книга», 2016. – С. 119-121.
22. Зуев, Б.Р. Регулярное перемещение через таможенную границу Таможенного союза товаров и транспортных средств: проблемы декларирования и таможенного контроля [Текст] / Б.Р. Зуев, Г.В. Мартыанова // Бюллетень научных работ Брянского филиала МИИТ. – 2013. – № 2 (4). – С. 98-102.
23. Игнатюк, А.З. Таможенное дело Таможенного Союза [Текст] / А.З. Игнатюк. – М. : Приор, 2012. – 250 с.

24. Казанина, Т.В. Направления взаимодействия гражданского и таможенного законодательства в условиях функционирования Таможенного союза и Единого экономического пространства [Текст] : монография / Т.В. Казанина. – М. : Изд-во РТА, 2013. – 96 с.

25. Капылов, А.Р. Таможенное оформление и таможенный контроль транспортных средств [Текст] / А.Р. Капылов // Экономика. – 2013. – № 7. – С. 14 – 28.

26. Киладзе, А.Б. Логистика в таможенном деле [Текст] / А. Б. Киладзе. – М. : Проспект, 2016. – 141 с.

27. Коварда, В.В. Совершенствование таможенного администрирования как ключевой фактор дальнейшей интеграции России в мировую экономику [Текст] / В.В. Коварда // Успехи современной науки. – 2016. – Т. 2. – № 2. – С. 6–9.

28. Козловский, А.Ю. Оперативно-розыскная деятельность таможенных органов Российской Федерации: теоретические, правовые и организационные аспекты [Текст] : монография / А.Ю. Козловский. – М. : Изд-во РТА, 2015. – 210 с.

29. Колпаков, А.Ф. Идентификация и классификация транспортных средств при проведении таможенного контроля [Текст] / А.Ф. Колпаков, С.Н. Ляпустин, Т.М. Панкратова. – Владивосток : Владивостокский филиал государственного казенного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская таможенная академия», 2012. – 132 с.

30. Корняков, К.А. Новые технологии как средство модернизации таможенного контроля [Текст] : монография / К.А. Корняков, Ю.Н. Егоров, А.Н. Яцушко. – М. : Изд-во РТА, 2014. – 166 с.

31. Костин, А.А. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств [Текст] / А.А. Костин. – СПб. : Общество с ограниченной ответственностью «Издательский центр «Интермедия», 2013. – 340 с.

32. Лаптев, Р.А. Анализ правовых основ перемещения иностранных товаров автомобильным транспортом по таможенной территории таможенного союза [Текст] / Р.А. Лаптев, В.В. Коварда // Юрист ВУЗа. – 2015. – № 11–12. – С. 37–43.
33. Лаптев, Р.А. Осуществление таможенного контроля за таможенным транзитом в рамках электронных технологий с введением системы слежения за товарами [Текст] / Р.А. Лаптев, А.С. Дюкарева // Вопросы экономики и управления. – 2016. – №3. – С. 95-97.
34. Липатова, Н.Г. Имитационное моделирование процессов таможенного контроля [Текст] : монография / Н. Г. Липатова. – М. : Изд-во Российской таможенной акад., 2015. – 162 с.
35. Липатова, Н. Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля [Текст] / Н.Г. Липатова // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. – 2014. – № 6. – С. 52-55.
36. Макрусов, В.В. Государственные таможенные услуги [Текст] : монография / В.В. Макрусов, А.В. Сафронов. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2013. – 196 с.
37. Макрусов, В.В. Системный анализ в таможенном деле [Текст] / В.В. Макрусов. – М.; Берлин : Директ-Медиа, 2015. – с.
38. Масленникова, Н.В. Совершенствование механизма организации таможенного контроля в целях оптимизации регулирования внешнеэкономической деятельности [Текст] : монография / Н.В. Масленникова, Е. Н. Ковтун. – Ставрополь : ТЭСЭРА, 2013. – 163 с.
39. Матвеева, О.П. Повышения качества государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска таможенными органами на основе сокращения времени его проведения [Текст] / О.П. Матвеева, И.А. Алейников // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2016. – № 3(59). – С. 100-112.

40. Матвеева, Т.А. Субъекты таможенных правоотношений в условиях функционирования Таможенного союза [Текст] / Т.А. Матвеева // Вестник ВГУ. Серия : Право. – 2011. – №2. – С. 174-187.

41. Москаленко, О.А. Управление таможенными органами как важнейшим регулятором внешнеэкономической деятельности в целях обеспечения экономической безопасности государства [Текст] : монография / О.А. Москаленко, Е.Н. Петрушко, В.В. Шкилёв. – Белгород : Эпицентр, 2016. – 159 с.

42. Новиков, В.Е. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности и таможенная стоимость [Текст] / В.Е. Новиков, В.Н. Ревин, М.П. Цветинский. – М. : Бинوم. Лаб. знаний, 2012. – 328 с.

43. Нурутдинова, Г.И. Направления совершенствования организации таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза [Текст] : сб. «Основные аспекты совершенствования таможенного дела: материалы круглого стола» / Под редакцией И.Т. Насретдинова / Г.И. Нурутдинова. – М. : Издательство «Русайнс», 2017. – С. 60-61.

44. Павлов, П.В. Особые административно-правовые режимы осуществления внешнеторговой деятельности: проблемы и перспективы [Текст] / П. В. Павлов. – М. : Норма, 2012. – 366 с.

45. Погодина, Н.А. Таможенный досмотр товаров и транспортных средств как форма таможенного контроля (правовой аспект) [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Н.А. Погодина. – Саратов, 2010. – 29 с.

46. Полухин, И.В. Применение системы управления рисками при таможенном контроле [Текст] / И.В. Полухин // Логистические системы в глобальной экономике. – 2011. – № 1. – С. 162-166.

47. Прудникова, Д.С. Институт предварительного информирования таможенных органов при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза автомобильным транспортом [Текст] / Д.С. Прудникова,

Л.Г. Чернова // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2012. Т. 2. – № 8. – С. 59-60.

48. Роев, С.В. Повышение оперативности таможенного контроля в результате внедрения системы менеджмента качества на таможенном посту «ГАЗ» Нижегородской таможни [Текст] / С.В. Роев // Вестник Российской таможенной академии. – 2010. – № 1. – С. 43-47.

49. Рыбалко, О.А. Внешнеторговые операции: организация учета и налогообложение [Текст] : монография / О. А. Рыбалко. – М. : Дашков и К⁰, 2012. – 170 с.

50. Семенихин, В.В. Внешнеэкономическая деятельность [Текст] / В.В. Семенихин. – М. : ГроссМедиа : Российский бухгалтер, 2015. – 948 с.

51. Сергеева, И.Ю. Международная конкурентоспособность стран в условиях глобализации: проблемы таможенного администрирования [Текст] : монография / И.Ю. Сергеева, Н.В. Радукан. – М. : Изд-во РТА, 2014. – 124 с.

52. Соколова, Е. А. Исследование совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств [Текст] / Е.А. Соколова, Н.А. Ларионова // Kant. – 2012. – № 3. – С. 32-35.

53. Ступников, А.А. Основные принципы перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза: содержание понятия [Текст] / А.А. Ступников // Экономика. Управление. Право. – 2011. – № 10-2. – С. 62-65.

54. Трунина, Е.В. Административные процедуры исполнительно - распорядительной деятельности таможенных органов: проблемы определения [Текст] / Е.В. Трунина // Современное право. – 2012. – № 4. – С. 49-53.

55. Трунина, Е.В. Административные регламенты как правовая форма осуществления таможенными органами государственного контроля [Текст] / Е.В. Трунина // Право и экономика. – 2012. – № 1. – С. 53-59.

56. Трунина, Е.В. Таможенный контроль как форма деятельности таможенных органов [Текст] / Е.В. Трунина // Вестник Евразийской академии административных наук. – 2010. – № 4. – С. 162-173.

57. Фатеев, П. П. Институты административного и таможенного права, регулирующие деятельность таможенных органов [Текст] / П.П. Фатеев. – Тюмень : Издательство Тюменского государственного университета, 2014. – 200 с.

58. Хрусталева, Д.А. Административно-правовой статус таможенных органов Российской Федерации [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Д.А. Хрусталева. – М., 2012. – 28 с.

59. Чермянинов, Д.В. Правовой режим перемещения товаров через таможенную границу [Текст] / Д.В. Чермянинов // Юрист. – 2012. – № 7. – С. 30-35.

60. Черныш, А.Я. Совершенствование управления таможенными рисками в процессе таможенного контроля товаров и транспортных средств [Текст] : монография / А. Я. Черныш, О. Л. Саламан. – М. : Изд-во Российской таможенной акад., 2014. – 159 с.

61. Черныш, А.Я. Теория экономики таможенного дела [Текст] : монография / А.Я. Черныш, Л.А. Жигун. – М. : Изд-во РТА, 2012. – 200 с.

62. Черныш, А.Я. Совершенствование управления таможенными рисками в процессе таможенного контроля товаров и транспортных средств [Текст] : монография / А.Я. Черныш, О.Л. Саламан. – М. : Российская таможенная академия, 2014. – 159 с.

63. Чернышев, В. В. Проблемы уязвимости торгово-экономических отношений России и таможенная политика [Текст] : монография / В.В. Чернышев. – М. : Изд-во РТА, 2013. – 112 с.

64. Шкуренко, Е.К. Совершенствование взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности при проведении таможенного контроля [Текст] : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05 / Е.К. Шкуренко. – М., 2013. – 161 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение 1

Итоги внешней торговли субъектов Российской Федерации за 2016 год (млн. долл США)

| Федеральные округа и субъекты РФ | ЭКСПОРТ | | | | ИМПОРТ | | | | САЛДО |
|--------------------------------------|-------------------|-----------------|------------------|--------------|-------------------|-----------------|------------------|--------------|------------------|
| | Дальнее зарубежье | Страны СНГ | ВСЕГО | В % к итогу | Дальнее зарубежье | Страны СНГ | ВСЕГО | В % к итогу | |
| ИТОГО: | 247 943,7 | 37 730,3 | 285 674,0 | 100,0 | 162 724,5 | 19 542,6 | 182 267,1 | 100,0 | 103 406,9 |
| ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ | 119 140,0 | 18 149,2 | 137 289,1 | 48,1 | 97 950,1 | 11 485,9 | 109 436,0 | 60,0 | 27 853,1 |
| БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ | 1 606,5 | 579,2 | 2 185,7 | 0,8 | 510,1 | 891,1 | 1 401,2 | 0,8 | 784,5 |
| БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ | 61,7 | 152,7 | 214,5 | 0,1 | 198,3 | 385,9 | 584,2 | 0,3 | -369,7 |
| ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ | 356,5 | 277,2 | 633,7 | 0,2 | 1 102,9 | 99,5 | 1 202,4 | 0,7 | -568,7 |
| ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ | 698,1 | 447,4 | 1 145,5 | 0,4 | 606,9 | 215,6 | 822,4 | 0,5 | 323,1 |
| ГОРОД МОСКВА | 106 463,3 | 11 917,7 | 118 381,0 | 41,4 | 70 031,3 | 6 323,2 | 76 354,5 | 41,9 | 42 026,5 |
| ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ | 63,0 | 83,4 | 146,4 | 0,1 | 191,3 | 249,6 | 440,9 | 0,2 | -294,5 |
| КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ | 399,0 | 308,7 | 707,8 | 0,2 | 3 942,6 | 120,1 | 4 062,7 | 2,2 | -3 354,9 |
| КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ | 162,2 | 124,2 | 286,3 | 0,1 | 119,9 | 37,7 | 157,6 | 0,1 | 128,7 |
| КУРСКАЯ ОБЛАСТЬ | 314,2 | 138,5 | 452,7 | 0,2 | 287,7 | 149,4 | 437,1 | 0,2 | 15,6 |
| ЛИПЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ | 2 793,0 | 243,5 | 3 036,5 | 1,1 | 793,8 | 128,1 | 921,9 | 0,5 | 2 114,6 |
| МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ | 2 442,2 | 2 318,9 | 4 761,1 | 1,7 | 17 180,9 | 1 598,5 | 18 779,4 | 10,3 | -14 018,3 |
| ОРЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ | 94,4 | 82,5 | 176,8 | 0,1 | 147,1 | 48,1 | 195,3 | 0,1 | -18,5 |
| РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ | 259,8 | 139,8 | 399,6 | 0,1 | 498,3 | 37,2 | 535,5 | 0,3 | -135,9 |

| | | | | | | | | | |
|---------------------|---------|-------|---------|-----|-------|---------|---------|-----|---------|
| СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ | 402,3 | 548,1 | 950,4 | 0,3 | 473,6 | 1 017,9 | 1 491,6 | 0,8 | -541,2 |
| ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ | 67,1 | 55,1 | 122,2 | 0,0 | 118,9 | 35,4 | 154,3 | 0,1 | -32,1 |
| ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ | 104,2 | 96,9 | 201,1 | 0,1 | 374,9 | 50,5 | 425,4 | 0,2 | -224,3 |
| ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ | 2 446,2 | 414,8 | 2 861,1 | 1,0 | 758,7 | 59,9 | 818,6 | 0,4 | 2 042,5 |
| ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ | 406,1 | 220,6 | 626,6 | 0,2 | 612,9 | 38,1 | 651,1 | 0,4 | -24,5 |

