

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**

**ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ
СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ТРАНСПОРТОМ (НА ПРИМЕРЕ ВАЛУЙСКОГО ТАМОЖЕННОГО
ПОСТА БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа студентки

очного отделения 5 курса группы 05001107

Доля Анны Александровны

**Научный руководитель канд.
эконом. наук,
Доцент кафедры соц. тех.
Шевченко Н. В.**

**Рецензент: начальник отдела
таможенного оформления и
таможенного контроля №3
Ирхин С.В.**

БЕЛГОРОД, 2016 год

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	9
РАЗДЕЛ II. ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ НА ВАЛУЙСКОМ ТАМОЖЕННОМ ПОСТУ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ	31
РАЗДЕЛ III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	65
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	70
ПРИЛОЖЕНИЯ	77

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломного исследования. Транспортная железнодорожная система России изначально создавалась в первую очередь для нужд граждан страны (например грузовладельцев), государства, различных производственных и иных отраслей с целью обеспечения ускоренной и качественной, кроме того безопасной и недорогой перевозки грузов.

Железнодорожный транспорт имеет большое значение для ускорения товарооборота. Популярность использования железнодорожного транспорта обусловлена сравнительно невысокой себестоимостью перевозок, высокой скоростью доставки грузов, особенно тяжеловесных грузов, на большие расстояния. Также железнодорожный транспорт выгоден тем, что транспортировка грузов возможна при любых погодных условиях. Высокая значимость железнодорожного транспорта для России характеризуется тем, что Российская Федерация обладает весьма большой протяженностью, и поэтому транспортировка грузов по железной дороге является наиболее безопасным, экономичным и удобным; железнодорожный транспорт обеспечивает максимальную сохранность грузов и является самым доступным транспортом и т.д.

Перемещение товаров через таможенную границу Таможенного союза, как правило, предусматривает таможенный контроль. На сегодняшний день таможенный контроль исполняется в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Проверка товаров может осуществляться только в зонах таможенного контроля. «Зонами таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, определенные законодательством государств-членов таможенного союза. В иных местах зоны таможенного контроля создаются для проведения

таможенного осмотра и (или) таможенного досмотра товаров, совершения грузовых и иных операций»¹.

«Таможенный контроль представляет собой совокупность мер, которые предпринимаются для обеспечения процессов соблюдения таможенного законодательства»².

Проведение таможенного контроля должно обеспечить:

- создание условий, необходимых для ускорения внешнеэкономического оборота;
- ведение борьбы с контрабандой, нарушениями таможенных правил и налогового законодательства, а также пресечение незаконного оборота через таможенную границу Таможенного союза наркотических средств, оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и т. д.;
- ведение таможенной статистики внешней торговли и специальной таможенной статистики Российской Федерации и другое.

При осуществлении таможенного контроля таможенные органы контролируют деятельность подконтрольных субъектов, получают сведения о выполнении ими предписаний, анализируют ее, предупреждают и выявляют неправомерные деяния в сфере внешней торговли.

Формы таможенного контроля могут применяться в отношении товаров и транспортных средств, находящихся в пределах таможенной территории ТС.

Для того чтобы эффективность таможенного контроля за перемещением товаров на железнодорожном транспорте через таможенную границу Таможенного союза оставалась на высоком уровне, необходимо совершенствование информационных технологий для целей взаимодействия

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² Там же

между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами.

Имеющаяся система взаимодействия государственных органов и участников ВЭД является малоэффективной и требует совершенствования. Применительно к железнодорожным перевозкам отсутствие эффективного механизма взаимодействия проявляется в простоях транспорта на границе, использование в большей степени «бумажных» форм документов в целях реализации государственного контроля и т. д.

Итак, перевозка товаров железнодорожным транспортом выгодна и с экономической и с практической стороны, т.е. соотношение цены и времени является самым главным достоинством перевозки грузов вагонами в отличие от других видов грузоперевозок. Но, несмотря на то, что железнодорожные перевозки являются распространенными и выгодными на территории Российской Федерации, имеются все же определенные трудности при таможенном контроле за железнодорожными перевозками, например недостаточное информационное взаимодействие между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами.

Анализ литературы по теме исследования позволил сделать вывод о том, что данная тема раскрыта лишь частично и поэтому нуждается в дальнейшей разработке.

Степень разработанности темы. Вопросы осуществления таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом освещалась многими авторами, в том числе П.Н. Афониним, А.П. Джабиевым, В.В. Покровской, Ю.Н. Самолаевым, С.В. Сенотрусовой и др¹.

¹ Афонин П.Н. Информационные таможенные технологии. СПб. , 2012; Джабиев А.П. Основы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности. М., 2012.; Покровская В.В. Таможенное дело. М. , 2011; Самолаев Ю.Н. Организация таможенного дела в Российской Федерации. М. , 2012; Сенотрусова С. В. Таможенный контроль. М. , 2013.

В качестве **проблемы** исследования выступает противоречие между необходимостью совершенствования таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом и малой разработанностью способов решения данной проблемы. На практике неразрешенность этого противоречия приводит к снижению качества работы таможенных органов и результативности таможенного контроля.

Объектом дипломного исследования является таможенный контроль за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

В качестве **предмета** исследования выступает осуществление порядка таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на примере Валуйского таможенного поста Белгородской таможни.

Цель исследования – разработать рекомендации по повышению качества таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Исходя из поставленной цели исследования, выделим следующие **задачи**:

- изучить теоретические основы таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом;

- проанализировать практику осуществления таможенного контроля импортируемых сырьевых товаров железнодорожным транспортом на примере Валуйского таможенного поста Белгородской таможни;

- предложить совершенствование таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

В качестве **теоретико-методологической основы исследования** выступают положения системного подхода, которые изложены в исследованиях

российских и зарубежных ученых: В.В. Макрусев, Д.Г. Зеркин, М.А. Месяц¹, О.Ч. Синкевич² и др., и позволившего рассмотреть таможенный контроль за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом как систему, модифицирующуюся в следствие взаимодействия отдельных компонентов с внешней средой.

Важную роль в процессе исследования играли **методы** факторного, сравнительного анализа, наблюдения. Обработка эмпирических данных осуществлялась посредством методов математической статистики.

Эмпирическая база исследования включает в себя: Таможенный кодекс Таможенного союза³, Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» № 311-ФЗ от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ⁴, Приказ от 1 июня 2011 г. № 1157 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом»⁵ и т.д.

Научно-практическая значимость. Проведенный в данном исследовании анализ позволит расширить знания о правовых основах и об особенностях осуществления таможенного контроля на Валуйском таможенном посту Белгородской таможни за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

¹ Макрусев В.В., Зеркин Д.Г., Месяц М.А. Современные подходы к управлению деятельностью таможенных органов: Монография. М., 2012.

² Синкевич О.Ч. Современные методы реорганизации управленческой деятельности таможенной системы // Вестник Российской таможенной академии. – 2012. – № 3.

³ Таможенный кодекс Таможенного союза: Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

⁴ О таможенном регулировании в Российской Федерации: федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29. 12. 2014) // Российская газета. – 2010. – № 269. – 29 ноября.

⁵ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

Исследование содержит основные рекомендации по совершенствованию таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, которые позволят обеспечить эффективность таможенного контроля и ускорить процесс проведения таможенного контроля на Валуйском таможенном посту Белгородской таможни.

Структура дипломной работы состоит из введения, трех разделов, заключения, списка источников и литературы, приложения.

РАЗДЕЛ I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В результате образования Таможенного союза 1 июля 2010 года была сформирована «таможенная граница Таможенного союза – это пределы таможенной территории таможенного союза»¹.

Товары и транспортные средства перемещаются через таможенную границу Таможенного союза в рамках действия таможенного кодекса Таможенного союза.

В целях дальнейшего исследования остановимся на характеристике категории товар.

Согласно статье 4 Таможенного кодекса таможенного союза «товар – это любое движимое имущество, перемещаемое через таможенную границу, в том числе носители информации, валюта государств - членов таможенного союза, ценные бумаги и (или) валютные ценности, дорожные чеки, электрическая и иные виды энергии, а также иные перемещаемые вещи, приравненные к недвижимому имуществу»².

Классификация товаров зависит от признаков. «Так, например, по назначению товары делятся на следующие категории:

- потребительские;
- промышленные;
- товары промежуточного потребления»³.

Потребительские товары необходимы для удовлетворения человеческих, личных потребностей.

Промышленные же товары используются для производства других товаров.

¹Таможенный кодекс Таможенного союза: Приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

²Там же.

³ Энциклопедия экономиста: Товар, его понятие и свойства. URL: <http://www.grandars.ru/college/biznes/tovar.html>. (дата обращения: 04.03.2016).

В структуре промышленных товаров можно выделить сырьевой товар, который выступает объектом нашего исследования.

«Сырьевой товар в рамках исследования мы будем рассматривать как – материал, подлежащий дальнейшей переработке в процессе производства»¹.

Перемещаемый сырьевой товар через таможенную границу Таможенного союза предполагает как импорт, так и экспорт.

В целях дальнейшего исследования рассмотрим характеристику импорта сырьевых товаров.

Под «импортом сырьевых товаров на таможенную территорию таможенного союза понимается совершение действий, связанных с пересечением таможенной границы, в результате которых товары прибыли на таможенную территорию таможенного союза различным видом транспорта, до их выпуска таможенными органами»².

Сырьевые товары импортируются на таможенную территорию Таможенного союза в зонах перемещения этих товаров через таможенную границу и в период деятельности таможенных органов в данных зонах.

Уже после пересечения таможенной границы импортированные сырьевые товары перевозчиком должны быть доставлены в место прибытия и предъявлены таможенному органу. Не разрешается изменение, удаление, уничтожение или дефект наложенных пломб, печатей и других средств идентификации. Таможенный орган обязан представить сведения о местах прибытия сырьевых товаров, об установленных ограничениях и о времени осуществления своей деятельности.

Со своей стороны, перевозчик, доставивший сырьевые товары, обязан известить таможенный орган о прибытии на таможенную территорию Таможенного союза посредством представления «документов и сведений,

¹ Современная энциклопедия. URL: http://enc-dic.com/enc_modern/Syre-10697.html. (дата обращения: 04.03.2016).

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

предусмотренных ст. 159 ТК ТС»¹. Таможенному органу информация о сырьевых товарах может быть представлена предварительно до их фактического прибытия на таможенную территорию Таможенного союза.

В местах прибытия сырьевых товаров могут осуществляться разгрузка и перегрузка (перевалка) этих товаров, кроме того замена транспортного средства, что доставил сырьевые товары на таможенную территорию Таможенного союза, на иное транспортное средство. В отмеченных местах допускается осуществление таможенных действий, связанных с временным хранением сырьевых товаров, их таможенным декларированием и выпуском в соответствии с заявленной таможенной процедурой².

Импорт сырьевых товаров осуществляется следующими видами транспортных средств:

- автомобильным;
- воздушным;
- водные суда;
- железнодорожным;
- трубопроводным.

В качестве объекта нашего исследования выступает импорт сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, соответственно рассмотрим характеристику импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Для начала дадим определение железнодорожному транспорту и укажем его виды.

«Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации.

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² Учебные материалы для студентов: Порядок перемещения товаров через таможенную границу ТС. URL: http://studme.org/1003071229877/pravo/poryadok_peremescheniya_tovarov_cherez_tamozhennuyu_granitsu. (дата обращения: 04.03.2016).

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации»¹.

«Железнодорожный транспорт в Российской Федерации (железнодорожный транспорт) состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций»².

Для того чтобы дать понятие «Поезд», сначала определим, что такое железнодорожный подвижной состав.

«Железнодорожный подвижной состав – это локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав»³.

«Поезд – это сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и

¹ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: федер. закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

² Там же.

³ Там же.

находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав»¹.

Перейдем к характеристике импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Главным документом, регламентирующим порядок транспортировки грузов железнодорожным транспортом, считается Транспортный устав железных дорог РФ. Он регулирует основные положения по осуществлению перевозок грузов, кроме того ответственность железной дороги, грузоотправителей и грузополучателей.

Перевозки сырьевых товаров железнодорожным транспортом могут осуществляться групповыми, контейнерными, мелкими, повагонными и маршрутными отправлениями.

Повагонной отправкой является отправка сырьевого товара, под перевозку которого предоставляется отдельный вагон по одному перевозочному документу (накладной).

Предъявляемый к перевозке по одной накладной сырьевой товар, для транспортировки которого требуется предоставление одного контейнера, осуществляется с помощью контейнерной отправки.

Мелкой отправкой на железнодорожном транспорте считается транспортировка сырьевого товара, для которого нет необходимости в предоставлении отдельного вагона или контейнера. Сырьевые товары мелкими отправлениями транспортируются в сборных вагонах, контейнерах.

При групповой отправке по одной накладной предъявляется сырьевой товар, для транспортировки которого требуется больше одного вагона, но меньше, чем при маршрутной отправке.

При маршрутной отправке сырьевой товар предъявляется по одной накладной и для его перевозки необходимо предоставление вагонов в таком

¹ГОСТ Р 55056-2012. Национальный стандарт Российской Федерации. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения Приказ Росстандарта от 12 ноября 2012 г. № 721-ст // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

количестве, чтобы соблюдались нормы, установленные для маршрутов по массе или длине. Маршруты могут быть прямыми и в распыление.

Прямыми маршрутами сырьевой товар отправляется на одну станцию назначения в адрес одного или нескольких грузополучателей. При этом сырьевой товар для каждого получателя должен находиться в составе отдельной группой.

Маршруты в распыление отправляют предварительно в специализированные станции расформирования, где вагоны отправляют на станции выгрузки с указанием конкретных грузополучателей.

Сырьевой товар должен быть надлежащим образом подготовлен к перевозке железнодорожным транспортом, а именно: отправительская маркировка обязана учитывать наименование грузоотправителя и грузополучателя, станций отправления и назначения, порядковые номера грузовых мест, массу сырьевого товара.

Все грузы, какие могут быть сформированы в транспортные пакеты, обязаны предъявляться к транспортировке в пакетированном виде. Транспортный пакет – это укрупненное грузовое место, сформированное из отдельных мест груза в таре или без нее.

Некоторые сырьевые товары транспортируют насыпью либо навалом. Под погрузку обязаны предоставляться лишь технически исправные, очищенные внутри и снаружи, а при необходимости, промытые и продезинфицированные, и пригодные для транспортировки данного товара транспортные средства, иначе отправитель имеет право отказаться от них и запросить замены.

О времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, осуществляемую грузоотправителем, работники железнодорожных станций обязаны известить его никак не позже, чем за 2 ч до их подачи.

На любую отправку грузоотправителем заполняется транспортная железнодорожная накладная, которая является основным перевозочным документом.

Согласно Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации погрузка сырьевого товара в вагоны, а также выгрузка из них осуществляются:

- железной дорогой - в местах общего пользования;
- грузоотправителями, грузополучателями – в местах необщего пользования, а также в местах общего пользования, при условии, что погрузка, выгрузка не обязательны для железной дороги.

За погрузку и выгрузку сырьевого товара железная дорога взимает с грузоотправителей, грузополучателей сбор в размере, указанном в тарифном руководстве.

Погрузку и выгрузку сырьевого товара в/из контейнеров осуществляют грузоотправители или грузополучатели.

Вагоны, погруженные средствами железной дороги, отправляются за ее пломбами.

Сырьевые товары обязаны доставляться в определенные сроки. Сроки доставки грузов и правила их исчисления ратифицируются федеральным органом исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта. Однако грузоотправители и железные дороги в договорах об организации перевозок могут предусмотреть другой срок доставки грузов.

В соответствии с правилами выдачи грузов на железнодорожном транспорте станция назначения должна проинформировать грузополучателя о прибытии товара в день поступления, однако, не позже 12 ч следующего дня. Представитель грузополучателя обязан обладать доверенностью на право получения товара. После оформления выдачи сырьевого товара и его выгрузки получатель должен вернуть железной дороге транспортные средства.

Прибывшие на станцию назначения товары хранятся бесплатно на протяжении 24 ч. За хранение товара свыше указанного срока взимается сбор, указанный в тарифном руководстве.

Получая товар, получатель должен проконтролировать, обеспечена ли его сохранность при транспортировке. При этом он проверяет целостность пломб, оттиски на них, исправность вагона или другого перевозочного средства, соответствие наименования товара и количества мест данным, указанным в железнодорожной накладной.

В случае если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза выявлены недостава, дефект (порча) груза, железнодорожная станция назначения должна определить размер недостава, повреждения или порчи груза и предоставить грузополучателю коммерческий акт.

Коммерческий акт оформляется в трех экземплярах на бланках по установленной форме. В нем указывают номер и дату оформления акта, точное описание состояния товара, тары и обстоятельств, при которых была выявлена неисправность средства перевозки, причины порчи или повреждения товара, выполнение правил погрузки. Акт подписывается начальником станции и грузополучателем.

В случае необоснованной задержки составления коммерческого акта либо отказа от его составления железная дорога несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Прежде чем предъявить к железной дороге иск, который возник в результате осуществления транспортировки сырьевого товара, необходимо предъявление претензии к железной дороге назначения. К ней должны быть приложены подлинные документы, свидетельствующие о предъявленных заявителем требованиях, или заверенные копии документов.

Транспортным уставом железных дорог Российской Федерации определены сроки предъявления и рассмотрения жалоб, а также порядок предъявления исков к железной дороге, возникших в связи с осуществлением транспортировки сырьевых товаров¹.

¹ Молоткова Н.В., Соседов Г.А. Организация, технология и проектирование коммерческих предприятий. Тамбов, 2004. С. 128.

Импорт сырьевых товаров железнодорожным транспортом подразумевает организацию таможенного контроля.

«Таможенный контроль – это совокупность мер, осуществляемых таможенными органами, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства таможенного союза и законодательства государств-членов Таможенного союза»¹.

Согласно приказу ФТС России от 1 июня 2011 г. № 1157 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом» осуществление таможенного контроля над сырьевыми товарами, перевозимыми с помощью железнодорожного транспорта, осуществляется с момента их прибытия на таможенную территорию Таможенного союза и до выпуска товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой (при ввозе), а также с момента принятия таможенной декларации и до пересечения таможенной границы ТС в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу (ЖДПП)².

Должностные лица таможенных органов, в связи с проведением таможенного контроля, осуществляют: проведение таможенного контроля и совершение таможенных операций при прибытии сырьевых товаров на таможенную территорию Таможенного союза, в том числе с использованием предварительной информации; проверку наличия документов и сведений, в

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

соответствии со статьей 159 ТК ТС¹; контроль за соблюдением таможенного законодательства ТС и (или) законодательства РФ, устанавливающих запреты и ограничения на импорт на таможенную территорию Таможенного союза отдельных сырьевых товаров (запреты и ограничения); проведение и контроль завершения других видов государственного контроля, если таково установлено законодательством РФ; контроль за прибытием товаров в таможенный орган назначения; контроль за помещением товаров и транспортных средств на временное хранение либо размещения их в зоне таможенного контроля (ЗТК); если ввозимые товары подлежат ветеринарному, фитосанитарному или санитарно-карантинному контролю в соответствии с законодательством Российской Федерации, уполномоченное должностное лицо принимает вместе с документами и сведениями для таможенных целей, документы и сведения для проведения указанных видов контроля, и производит действия по их проведению в соответствии с установленным порядком².

После того, как сырьевые товары пересекли таможенную границу ТС, ввезенные перевозчиком, они должны быть доставлены на железнодорожную станцию, на территории которой находится ЖДПП.

Контроль в пунктах пропуска выполняется подразделениями органов пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного, транспортного контроля (государственные контрольные органы) в соответствии с установленными полномочиями и обязан обеспечить: сокращение времени его проведения; исключение

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

дублирующих функций и действий и т. д.¹. Не разрешается проведение действий (операций) по погрузке, выгрузке, перегрузке (перевалке) с сырьевыми товарами, импортируемыми на таможенную территорию Таможенного союза, на железнодорожных станциях, расположенных до места прибытия, за исключением случаев, если после пересечения таможенной границы доставка товаров в место прибытия прерывается из-за аварии, действий непреодолимой силы или других факторов, препятствующих доставке товаров.

В соответствии с приказом от 9 февраля 2010 г. № 31 «Об утверждении типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» в отношении грузов, товаров, веществ и отходов санитарно-эпидемиологические требования предъявляются в случаях, если имеются санитарно-эпидемиологические основания полагать, что могла быть возможность заражения возбудителями какой-либо болезни всех этих товаров, на которые распространяются санитарные правила (наличие насекомых, грызунов и следов их пребывания); имеется превышение допустимых значений мощности дозы излучения и поверхностного загрязнения радионуклидами при транспортировке радиоактивных материалов, при наличии небезопасных грузов в испорченной упаковке с признаками утечки содержимого. При наличии вышеперечисленных оснований поезд по предписанию соответствующего

¹ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

государственного контрольного органа отводится в санитарный железнодорожный тупик¹.

В соответствии со статьей 100 ТК ТС, таможенные органы осуществляют таможенный контроль с целью проверки сведений, подтверждающих факт выпуска сырьевых товаров в соответствии с требованиями и условиями таможенного законодательства ТС, а также проверки наличия на сырьевых товарах маркировки или других идентификационных знаков с целью подтверждения законности ввоза сырьевых товаров на таможенную территорию Таможенного союза².

Таможенные органы имеют право привлекать специалистов и экспертов из других государственных органов с целью оказания содействия в проведении таможенного контроля.

Таможенные органы и контролирующие государственные органы обмениваются данными (сведениями) и (или) документами, необходимыми для выполнения таможенного и иных видов государственного контроля, с применением информационных систем и технологий³.

«В таможенные органы должны быть предоставлены документы и сведения, определенные подпунктом 4 пункта 1 и пунктом 2 статьи 159 ТК ТС:

- транспортные (перевозочные) документы;
- передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав (далее - передаточная ведомость);
- документ, содержащий сведения о припасах;

¹ Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации (Зарегистрировано в Минюсте 02.03.2010 № 16540): Приказ Минтранса РФ от 09 февраля 2010 № 31 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

³ Там же.

- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;
- наименование и адрес отправителя товаров;
- наименование и адрес получателя товаров;
- наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- сведения 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 единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (ТН ВЭД ТС) не менее чем на уровне первых четырех знаков;
- вес брутто товаров (в килограммах);
- идентификационные номера контейнеров»¹.

Помимо отмеченных документов и сведений уполномоченное должностное лицо также может потребовать от перевозчика или лица, действующего по его поручению, сведения об уникальном идентификационном номере перевозки, если до фактического прибытия сырьевых товаров, транспортируемых железнодорожным транспортом на таможенную территорию Таможенного союза перевозчиком, таможенным представителем или другим заинтересованным лицом, в таможенные органы была представлена предварительная информация согласно статье 42 ТК ТС².

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² Там же.

Штрих код, номер таможенного документа либо учетной записи, иные символы, позволяющие однозначно идентифицировать сведения, содержащиеся в транспортных и товаросопроводительных документах, с предварительной информацией о перемещаемой партии товаров могут быть использованы в качестве уникального идентификационного номера перевозки¹.

Уполномоченное должностное лицо в правом верхнем углу обоих экземпляров передаточной ведомости проставляет оттиск штампа и указывает время принятия документов в строчке «документы приняты таможей». Согласно статье 8 Соглашения между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан от 21 мая 2010 г. «О представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза» для совершения таможенных операций уникальный идентификационный номер перевозки (УИНП) представляется заинтересованным лицом таможенному органу государства-члена Таможенного союза в месте перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза².

При получении от заинтересованного лица УИНП должностное лицо таможенного органа государства-члена Таможенного союза обязано осуществить такие действия, как:

¹ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

² Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза: Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25.01.2008 (ред. от 23.04.2012) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

- сделать запрос по УИИП, с помощью программных средств, на предварительную информацию о товарах и транспортных средствах, которая содержится в базах данных таможенных органов;
- сравнить сведения, находящиеся в транспортных (перевозочных) и коммерческих документах, представленные перевозчиком, с данными, содержащимися в предварительной информации;
- проверить соблюдение запретов и ограничений;
- выполнить другие действия, установленные таможенным законодательством Таможенного союза и государства-члена Таможенного союза¹.

В случае несоответствия сведений, содержащихся в базах данных предварительной информации таможенных органов государств-членов Таможенного союза, сведениям, содержащимся в документах, представленных перевозчиком, должностное лицо таможенного органа государства-члена Таможенного союза принимает меры в соответствии с законодательством государства-члена Таможенного союза.

Если в базах данных таможенных органов государств-членов таможенного союза отсутствует предварительная информация о сырьевых товарах, перемещаемых железнодорожным транспортом, представление которой обязательно, в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения таможенные операции осуществляются в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза².

В месте прибытия с сырьевыми товарами согласно статье 160 ТК ТС могут осуществляться следующие действия:

- они могут быть перегружены (пункты 1, 2 статьи 160 ТК ТС);

¹ О представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза (Заключено в г. Санкт-Петербурге 21.05.2010) (ред. от 08.05.2015): Соглашение между Правительствами государств - членов Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

²Там же.

– могут быть разгружены в месте временного хранения, а при подаче таможенной декларации до прибытия сырьевых товаров или в течение 3 часов с момента прибытия сырьевых товаров разгружены в зоне таможенного контроля (ЗТК) пункта пропуска;

– могут быть помещены под таможенную процедуру¹.

В случае если ввозимые сырьевые товары подлежат ветеринарному, фитосанитарному или санитарно-карантинному контролю в соответствии с законодательством Российской Федерации, уполномоченное должностное лицо принимает вместе с документами и сведениями для таможенных целей, документы и сведения для проведения указанных видов контроля, и осуществляет действия по их проведению в соответствии с установленным порядком.

После того, как был проведен ветеринарный, фитосанитарный или санитарно-карантинный виды государственного контроля уполномоченное должностное лицо вносит сведения о результатах контроля в штатные программные средства, использующихся в таможенном органе.

В случае если на таможенную территорию Таможенного союза прибыли сырьевые товары, которые запрещены либо ограничены к ввозу на таможенную территорию Таможенного союза, не представлены документы с подтверждением соблюдения ограничений, подлежат немедленному вывозу с таможенной территории Таможенного союза, если иное не предусмотрено законодательством и (или) международными договорами Российской Федерации.

По требованию таможенного органа при возврате сырьевых товаров за пределы таможенной территории Таможенного союза уполномоченное должностное лицо делает запись «Ввоз запрещен» на лицевой стороне двух листов накладной (оригинале накладной и дорожной ведомости), указывает

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

основания принятия такого решения, подписывает и заверяет личной номерной печатью (ЛНП).

Если же нет возможности вывезти сырьевые товары, запрещенные к ввозу на таможенную территорию Таможенного союза, или неосуществления незамедлительного вывоза, то эти сырьевые товары подлежат задержанию в соответствии с главой 21 ТК ТС¹.

При помещении задержанных сырьевых товаров на склад временного хранения (СВХ), который расположен в непосредственной близости от ЖДПП, или в иные места, являющиеся ЗТК, должностное лицо таможенного органа делает на накладной запись «Товар помещается в ЗТК (на СВХ) и подлежит обратному вывозу до ДД.ММ.ГГГГ» и проставляет штамп «Ввоз запрещен», которые заверяет подписью, оттиском ЛНП с проставлением времени и даты.

Во время задержания сырьевых товаров и документов на них уполномоченное должностное лицо оформляет протокол по форме, установленной Решением КТС от 20.05.2010 № 260².

После совершения действий в связи с прибытием сырьевых товаров на таможенную территорию Таможенного союза, уполномоченное должностное лицо формирует и проставляет в правом верхнем углу поездной передаточной ведомости, а также в графе 1 журнала регистрации сообщений о прибытии (Приложение 1) номер сообщения о прибытии по следующей

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² О формах таможенных документов (вместе с Порядком заполнения формы предварительного решения по классификации товара в соответствии с единой товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности таможенного союза, Порядком выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями, Порядком выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями): Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 № 260 (ред. от 18.12.2014) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

схеме (возможно формирование и проставление таможенного номера накладной в электронном виде с использованием штатного программного средства в таможенном органе) (рисунок 1).

АААААААА/ДДММГГ/ОООООООО

Рис. 1. Схема проставления номера сообщения о прибытии

где:

АААААААА - код таможенного поста;

ДДММГГ - дата сообщения о прибытии (день, месяц и две последние цифры года);

ОООООООО - порядковый номер сообщения о прибытии, присваиваемый по журналу регистрации сообщений о прибытии¹.

После того, как уполномоченное должностное лицо регистрирует поездную передаточную ведомость, он заверяет оттиском ЛНП номер сообщения о прибытии, производит идентификацию коммерческих документов, которые представил перевозчик или лицо, действующее по его поручению, при прибытии сырьевых товаров путем проставления на двух экземплярах указанных документов оттиска ЛНП, заполняет журнал регистрации сообщений о прибытии сырьевых товаров (приложение 1) с помощью штатных программных средств, проставляет время возвращения документов конторе передачи в строке «возвращены конторе передачи» штампа по образцу, приведенному в приложении 2, и возвращает документы перевозчику для совершения таможенных операций, связанных с помещением сырьевых товаров на временное хранение или их таможенным декларированием в соответствии с таможенной процедурой, согласно таможенному законодательству Таможенного союза и законодательству Российской Федерации о таможенном деле.

¹ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

При представлении перевозчиком либо лицом, действующим по его поручению, данных об уникальном идентификационном номере перевозки уполномоченное должностное лицо таможенных органов делает запрос в центральную базу данных единой автоматизированной информационной системы таможенных органов (ЦБД ЕАИС) по предварительной информации и использует ее во время регистрации сообщения о прибытии после того, как проверил сведения, заявленные в предварительной информации, со сведениями, содержащимися в транспортных и товаросопроводительных документах.

Если было выявлено, что сведения, содержащиеся в предварительной информации и представленных документах не соответствуют, то уполномоченное должностное лицо таможенного органа фиксирует соответствующие изменения в штатных программных средствах.

В случае если при регистрации сообщения о прибытии сырьевых товаров отсутствует запрошенная предварительная информация о сырьевых товарах или двухминутный регламент ее ожидания при запросе истек, уполномоченное должностное лицо таможенного органа немедленно сообщает в установленном порядке о данном факте информационно-техническому подразделению таможенного органа, ответственному за функционирование программного средства, заполняя при этом журнал регистрации сообщений о прибытии сырьевых товаров с использованием штатного программного средства¹.

Таким образом, таможенное декларирование в ТС согласно ТК ТС может производиться как в письменной, так и (или) в электронной формах с использованием декларации на товары.

¹ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01 июня 2011 г. № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

Обязательное предварительное информирование о сырьевых товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом было введено с 1 октября 2014 года решением коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2013 № 196 (Решение ЕЭК). Железнодорожный транспорт стал вторым, после автомобильного, в отношении которого введена обязательность представления предварительной информации о ввозимых сырьевых товарах¹.

В соответствии с Решением ЕЭК от 17.09.2013 № 196 перевозчик, а также таможенный перевозчик при импорте сырьевых товаров железнодорожным транспортом должен представить предварительную информацию не меньше чем за 2 часа до их перемещения через таможенную границу Таможенного союза. Уполномоченные экономические операторы, таможенные представители, экспедиторы, лица, обладающие правом владеть, пользоваться и (или) распоряжаться сырьевыми товарами, или иные заинтересованные лица представляют информацию о сырьевых товарах, необходимую для того, чтобы осуществить предварительное информирование, перевозчику государства-члена Таможенного союза, на территории которого расположено место перемещения сырьевых товаров через таможенную границу Таможенного союза, не меньше чем за 4 часа до прибытия сырьевых товаров².

Целями введения предварительного информирования в Решении ЕЭК обозначено создание условий по сокращению времени проведения таможенных операций с сырьевыми товарами, импортируемыми на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом, в местах их прибытия, а также повышение эффективности таможенного контроля.

¹ О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом: Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013г. № 196 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

² Там же.

Таким образом, на основании данных 1 раздела, необходимо сделать следующие выводы:

1. Таможенный контроль считается одним из средств осуществления таможенной политики государства. Его основная цель – определение с помощью различного рода проверок соответствия участниками таможенно-правовых отношений, операций и действий в области таможенного дела общепризнанным требованиям норм таможенного законодательства. Особенностью таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом является сокращение времени на его осуществление при возрастании объемов и разнообразия сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом через таможенную границу Таможенного союза.

2. Порядок таможенного контроля в отношении сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом следующий:

после того, как товар пересек таможенную границу и после представления указанных документов (при импорте), сырьевые товары находятся под таможенным контролем до помещения под таможенные процедуры, за исключением условно выпущенных товаров или реимпорта;

основной и самой трудоемкой для субъектов таможенных правоотношений операцией является декларирование товаров, т.е. заявление информации о них в специально разработанной форме (декларации на товары) таможенному органу, который, в свою очередь, реализовывает их полное таможенное оформление и выпуск в соответствии с заявленной таможенной процедурой;

выпуск товаров – действие таможенных органов, позволяющие заинтересованным лицам применять товары в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры или согласно с условиями, установленными для отдельных категорий товаров, не подлежащих помещению под таможенные процедуры.

3. Таможенное оформление товарных поездов (вагонов, контейнеров) осуществляется на контрольных постах (КП), перегонах между контрольным постом и пограничной железнодорожной станцией и на пограничной железнодорожной станции. На контрольных постах оформляются поездные бригады, осуществляется визуальный осмотр, в нужных случаях – досмотр перемещаемых товаров. При необходимости организуется их сопровождение. Проведение досмотровых мероприятий осуществляется в парках отправления и на контрольных постах (во внутренних таможах – на специально отведенных путях товарных железнодорожных станций), проверка железнодорожных документов – в технических конторах товарных погранстанций.

РАЗДЕЛ II. ПРАКТИКА ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ НА ВАЛУЙСКОМ ТАМОЖЕННОМ ПОСТУ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ

В качестве предмета нашего исследования выступает осуществление порядка таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на примере Валуйского таможенного поста Белгородской таможни.

Остановимся на краткой характеристике Валуйского таможенного поста.

Валуйский таможенный пост был создан 13 февраля 1992 года приказом Государственного таможенного комитета РФ № 45. В состав поста входят три автомобильных и два железнодорожных пункта пропуска¹.

Валуйский таможенный пост считается таможенным органом, который входит в единую федеральную централизованную систему таможенных органов Российской Федерации и обеспечивает реализацию задач и функций ФТС России в регионе деятельности Валуйского таможенного поста в пределах компетенции, определенной Приказом ФТС России от 4 сентября 2014 г. № 1701 «Об утверждении общего положения о таможенном poste»².

Валуйский таможенный пост проводит свою деятельность во взаимодействии с территориальными органами федеральной исполнительной власти, а также с органами местного самоуправления. Валуйский таможенный пост является юридическим лицом.

В нашем исследовании рассматривается импорт сырьевого товара, перемещаемый железнодорожным транспортом, соответственно рассмотрим структуру Валуйского таможенного поста, его основные полномочия, задачи,

¹ О создании таможенных органов: приказ ГТК РФ от от 14 февраля 1992 г. № 45. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9006606>. (дата обращения: 04.03.2016).

² Об утверждении положения о таможенном poste: приказ ФТС России от 4.09.2014 г. № 1701 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

функции, категории сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом и т. д.

Организационная структура Валуйского таможенного поста представлена линейно-функциональным типом (Приложение 6). Линейная организационная структура обеспечивает минимальные издержки производства и минимальную себестоимость эксплуатационных мероприятий. Линейная структура нацелена на большой объем информации, передаваемой от одного уровня управления к другому. Ее жесткость считается причиной ограничения инициативы у сотрудников низших уровней управления. Таким образом, функциональная организационная структура управления состоит из нескольких специализированных линейных структур подвластных первому лицу.

Таможенный контроль и проведение таможенных операций в отношении импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на Валуйском таможенном посту осуществляет Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 3 (ОТО и ТК № 3).

ОТО и ТК № 3 считается структурным подразделением Валуйского таможенного поста Белгородской таможни (Рисунок 1).



Рис. 1. Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 3 в структуре Валуйского таможенного поста.

Организационное и методическое руководство, а также контроль деятельности ОТО и ТК № 3 осуществляется начальником таможенного поста. Руководство ОТО и ТК № 3 осуществляется начальником ОТО и ТК № 3, который непосредственно подчиняется начальнику таможенного поста.

Работа ОТО и ТК № 3 строится на основе текущего и перспективного планирования, сочетания принципа единоначалия при решении вопросов служебной деятельности и индивидуальной ответственности каждого должностного лица ОТО и ТК № 3 за состояние дел на порученном участке и за выполнение отдельных поручений.

ОТО и ТК № 3 решает возложенные на него задачи как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими структурными подразделениями таможни.

ОТО и ТК № 3 выполняет ряд важных задач, таких, как:

- совершение в пределах своей компетенции таможенных операций и проведение таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза;

- обеспечение соблюдения таможенного законодательства Евразийского экономического союза, принятие должностными лицами Отдела мер по защите прав и интересов граждан и организаций при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля, а также помещение товаров под заявленную таможенную процедуру;

- обеспечение в пределах своей компетенции соблюдения прав и законных интересов лиц в сфере таможенного регулирования и формирование условий для ускорения товарооборота через таможенную границу Евразийского экономического союза;

- выявление и принятие мер в пределах своей компетенции по пресечению нарушений таможенного законодательства Евразийского экономического союза, а также иных нарушений законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации,

контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы Российской Федерации.

Для реализации возложенных задач ОТО и ТК № 3 имеет право:

- получать для ознакомления и использования в работе, поступающие на таможенный пост, нормативные и иные правовые акты и документы;

- требовать от лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров, и располагающих документами и сведениями, необходимыми для целей совершения таможенных операций и осуществления таможенного контроля представления этих документов и сведений;

- требовать от лиц, обладающих полномочиями в отношении товаров, оказания содействия при совершении таможенных операций;

- вносить руководству таможенного поста и таможни предложения о необходимости изменения или отмены правовых актов таможни и ЦТУ, затрагивающих вопросы, входящие в компетенцию Отдела;

- подготавливать проекты распоряжений по вопросам, отнесенным к компетенции Отдела;

- пользоваться иными правами, предусмотренными законодательными, нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными и иными правовыми актами Российской Федерации, нормативными и иными правовыми актами ФТС России.

В результате анализа деятельности ОТО и ТК № 3, было выявлено, что основными формами таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом являются следующие:

- проверка документов и сведений;
- таможенный осмотр;
- таможенный досмотр¹.

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

«Проверка документов и сведений это своего рода изучение должностными лицами таможенных органов с целью установления их соответствия действующему таможенному законодательству и полноты их оформления»¹.

При проверке документов и сведений должностные лица ОТО и ТК № 3 должны установить подлинность документов (срок действия, наличие и подлинность необходимых реквизитов (печатей, подписей, штампов)), проверить достоверность сведений, содержащихся в документах (данных об отправителе, получателе сырьевого товара, декларанте, сведений о перемещаемых сырьевых товарах - наименование, стоимость, количество, страна происхождения и др.), проверить правильность оформления документов (правильность заполнения соответствующих граф декларации на сырьевые товары, отсутствие исправлений и т. д.), что обеспечивает соблюдение таможенного законодательства ТС и законодательства государств-членов Таможенного союза.

Напомним, что в таможенные органы должны быть предоставлены следующие документы и сведения, установленные подпунктом 4 пункта 1 и пунктом 2 статьи 159 ТК ТС:

- транспортные (перевозочные) документы;
- передаточная ведомость на железнодорожный подвижной состав (далее - передаточная ведомость);
- документ, содержащий сведения о припасах;
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;
- наименование и адрес отправителя товаров;

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

- наименование и адрес получателя товаров;
- наименование станции отправления и станции назначения товаров;
- сведения 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 единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (ТН ВЭД ТС) не менее чем на уровне первых четырех знаков;
- вес брутто товаров (в килограммах);
- идентификационные номера контейнеров¹.

Проверка документов и сведений проводится в первую очередь, так как именно документы и содержащиеся в них сведения служат источником информации, которая может использоваться для выбора иных форм проведения таможенного контроля.

«Таможенный осмотр сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом – это внешний визуальный осмотр сырьевых товаров, железнодорожного транспорта, грузовых емкостей, таможенных пломб, печатей и иных средств идентификации сырьевых товаров для целей таможенного контроля, проводимый уполномоченными должностными лицами ОТО и ТК № 3»².

Внешний визуальный осмотр может проводиться как в присутствии, так и в отсутствие декларанта, других лиц, которые обладают полномочиями в отношении сырьевых товаров, и их представителей. Внешний визуальный осмотр осуществляется только в ЗТК.

Объектом таможенного контроля путем таможенного осмотра

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

² Там же.

сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом выступают сырьевые товары, таможенные пломбы, печати, другие средства идентификации для целей таможенного контроля. Данная форма таможенного контроля дает возможность обнаружить факты нарушения таможенного законодательства с помощью внешнего визуального осмотра сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом через таможенную границу ТС.

Особенностью таможенного осмотра сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, является то, что это всегда внешнее исследование, что никак не сопряжено со вскрытием упаковки сырьевых товаров, железнодорожного транспортного средства либо его грузового помещения. Таможенный осмотр возможен с использованием технических средств, которые обеспечивают визуально рассмотреть внутреннюю структуру осматриваемого объекта и иным образом оповещают о наличии специфических физических характеристик такого объекта¹.

Уполномоченное должностное лицо указывает время предъявления товаров к таможенному осмотру в строке «Поезд предъявлен к осмотру» при получении от перевозчика, таможенного представителя или иного лица, действующего по поручению перевозчика, документов, составленных на иностранном языке, ставит штамп по образцу в правом верхнем углу обоих экземпляров передаточной ведомости (Приложение 2) и производит согласно установленному порядку таможенный осмотр транспортных средств, а также товаров, перемещаемых на открытых транспортных средствах, в ходе которого проверяет:

– исправность установленных на транспортные средства запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) и целостность таможенных пломб или других средств идентификации иностранных таможенных органов (если имеются), а также соответствие сведений о них данным, указанным в накладной;

¹ Сенотрусова С. В. Таможенный контроль. М., 2013. С. 54 – 55.

- целостность состояния грузового отделения транспортного средства;
- сохранность товаров, перевозимых на открытых транспортных средствах (целостность их упаковки (тары), соответствие количества грузовых мест данным, указанным в накладной)¹.

В случае если после того, как таможенный осмотр был проведен и нарушений не обнаружено, уполномоченное должностное лицо на лицевой стороне двух листов поездной передаточной ведомости создает отметку «Осмотрено, нарушений не выявлено» и заверяет ее ЛНП.

В случае если после того, как таможенный осмотр был проведен и были обнаружены признаки нарушения таможенного законодательства Таможенного союза или законодательства Российской Федерации о таможенном деле или по требованию лица, обладающего полномочиями в отношении товаров и (или) транспортных средств, уполномоченное должностное лицо составляет акт таможенного досмотра по форме, утвержденной Решением КТС от 20 мая 2010 г. № 260.

После этого на лицевой стороне двух листов соответствующих накладных (оригинале накладной и дорожной ведомости) проставляется отметка «Осмотрено, выявлены признаки нарушений» со ссылкой на номер акта таможенного осмотра, на лицевой стороне двух листов поездной передаточной ведомости создает отметку «Осмотрено, выявлены признаки нарушений по вагонам № № _____» и заверяет ее ЛНП.

Таможенный осмотр является этапом, предшествующим таможенному досмотру.

Решение о необходимости проведения таможенного досмотра на стадии приема и регистрации сообщения о прибытии должно быть принято

¹ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01.06.2011 № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

уполномоченным должностным лицом в срок не позднее 10 минут с момента, когда было принято сообщение о прибытии.

После того, как был предъявлен сырьевой товар таможенному органу для проведения таможенного досмотра в месте его проведения, принимается решение о проведении таможенного досмотра или с момента получения информации от заинтересованного лица (лица, им уполномоченного) о готовности предъявить сырьевой товар и присутствовать при проведении таможенного досмотра и не позднее окончания следующего рабочего дня, а в случае, когда для должностных лиц, проводящих таможенный досмотр, установлен круглосуточный режим работы, – не позднее 24 часов после принятия решения о проведении таможенного досмотра и с момента предъявления сырьевых товаров таможенному органу для проведения таможенного досмотра в месте его проведения, за исключением случаев, установленных ТК ТС¹.

Согласно статье 116 ТК ТС «таможенный досмотр – это действия должностных лиц таможенных органов, связанные со вскрытием упаковки товаров или грузового помещения транспортного средства либо емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары, с нарушением наложенных на них таможенных пломб или иных средств идентификации, разборкой, демонтажем или нарушением целостности обследуемых объектов и их частей иными способами»².

Железная дорога предъявляет к досмотру сырьевые товары и обеспечивает выполнение необходимых технологических операций (расцепка вагонов, снятие и вскрытие контейнеров, разгрузка товаров и т.п.) только по требованию таможни.

¹ Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом: приказ ФТС России от 01.06.2011 № 1157 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

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 (ред. От 10. 10. 2014, с изм. От 08. 05. 2015) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.

Осуществление досмотровых мероприятий проводится, как правило, в парках прибытия и досмотровых парках.

Досмотр проводится не менее чем двумя инспекторами на один вагон с соблюдением положений инструкции по технике безопасности, технологических норм работы станции¹.

Выделим основные задачи таможенного досмотра:

- выявление предметов, неразрешенных к перемещению, и устранение их незаконного перемещения;
- обнаружение товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу в отсутствии документов;
- определение наименования товара, его качественных и количественных характеристик, таможенной стоимости и др.².

В основном таможенный досмотр проводится после того, как декларации на товары приняты, т.е. когда декларация приобретает статус документа, имеющего юридическое значение.

Исключения составляют случаи:

- таможенного досмотра до подачи декларации на товары с целью идентификации товаров, что ввозятся на таможенную территорию Таможенного союза, например при оформлении таможенного транзита;
- таможенного досмотра с целью проверки информации на наличие нарушений таможенного законодательства Таможенного союза;
- таможенного контроля основываясь на выборочной проверке.

Должностное лицо таможенного органа, обладающее правом проведения таможенного досмотра, сообщает декларанту либо иному лицу, обладающему полномочиями в отношении товаров, если эти лица известны о месте и времени таможенного досмотра. Время начала таможенного

¹ Общество с ограниченной ответственностью «ТК Альтернатива»: Железнодорожные контейнерные перевозки. URL: <http://www.alternativa.in/article/kontrol/tamozhennyu-kontrol-za-zheleznodorozhnyimi-perevozk.html>. (дата обращения: 04.03.2016).

² Сенотрусова С. В. Таможенный контроль. М., 2013. С. 55.

досмотра определяется с учетом разумных сроков прибытия таких лиц¹.

Таможенный досмотр считается более распространенной формой фактического таможенного контроля. В процессе его выполнения раскрывается основная масса нарушений таможенного законодательства.

В случае если таможенному досмотру подвергается часть товаров, отмеченных в таможенной декларации как товары одного наименования, то результаты такого досмотра распространяются на все такие товары, указанные в таможенной декларации.

По итогам таможенного досмотра составляется акт таможенного досмотра в двух экземплярах по форме в соответствии с решением Комиссии Таможенного союза. В акте таможенного досмотра указываются следующие сведения:

- сведения о должностных лицах таможенного органа, проводивших таможенный досмотр, и лицах, присутствовавших при нем;
- причины таможенного досмотра в отсутствие декларанта или иного лица, обладающего полномочиями в отношении товаров;
- результаты таможенного досмотра;
- иные данные, предусмотренные формой акта.

Второй образец акта таможенного досмотра отдается (направляется) лицу, обладающему полномочиями в отношении товаров, либо его представителю, если это лицо установлено².

Таможенный досмотр проводится уполномоченными должностными лицами в соответствии с установленным порядком организации и проведения таможенного досмотра.

Данные меры нужны с целью соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательств государств-членов Таможенного союза, а также защиты функционирования национальной экономики.

¹ Сенотрусова С. В. Таможенный контроль. М., 2013. С.55 – 56.

² Там же С. 57.

В ОТО и ТК № 3 работает 77 сотрудников. В смену работает от 15 до 20 человек в зависимости от дежурной сменности, от отпусков.

Нагрузка на смену зависит от количества прибывших поездов на Валуйский таможенный пост. Так в среднем за сутки проходит 13 поездов. Количество оформленных на них таможенных деклараций (ТДТС) составляет 886 штук. В среднем на 1 поезд выходит 68 ТДТС. Получившееся количество ТДТС можно объяснить тем, что ТДТС оформляется на каждый вагон, в свою очередь, вагоны могут делиться на контейнеры, что соответственно требует дополнительного оформления ТДТС на контейнеры. Так как поезд это своего рода состав, включающий в себя группы вагонов, количество которых варьируется и может достигать 300 штук и выше, поэтому на оформление одного поезда в среднем приходится 5 сотрудников. Соответственно 1 должностное лицо оформляет 13 ТДТС за смену. Что касается поездной передаточной ведомости (ППВ), то она оформляется на 1 подвижной состав, а так как в нашем случае за сутки проходят 13 поездов, то и ППВ оформляется также 13 штук. « Поездная передаточная ведомость – это документ, составляемый на железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу и объединяющий сведения вагонной ведомости, передаточной ведомости на грузы (товары) и контейнеры, а также передаточной описи на транспортное оборудование»¹.

Таким образом нагрузка на сотрудников ОТО и ТК № 3 довольно объемная и это также прослеживается в оформлении сырьевых товаров, а их объем велик и поэтому разобьем их на товарные группы по ТН ВЭД ТС.

РАЗДЕЛ V. Минеральные продукты. Товарные группы № 25 «Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь и цемент», 26 «Руды, шлак и зола» и 27 «Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные».

¹ Энциклопедия железнодорожного транспорта. URL: <http://www.jd-enciklopedia.ru/4-zheleznodorozhnye-stancii-i-uzly/4-10-22-poezdnaya-peredatochnaya-vedomost/>. (дата обращения: 04.03.2016).

РАЗДЕЛ VI. Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности. Товарные группы № 28 «Продукты неорганической химии; соединения неорганические или органические драгоценных металлов, редкоземельных металлов, радиоактивных элементов или изотопов» и 29 «Органические химические соединения»¹.

Среди всех видов сырьевых товаров, импортируемых железнодорожным транспортом на Валуйский ТП, представленных в таблицах за 2013, 2014 и 2015 годы (Приложения 3-5), в наибольшем объеме ввозятся следующее: соль, пески, глины, щебень, шлак и карбонаты. В основном это сырьевые товары 25 товарной группы по ТН ВЭД ТС.

Для того чтобы понять динамику импортируемых сырьевых товаров, определим объем основных импортируемых сырьевых товаров за 2013, 2014 и 2015 годы (рисунок 2); общий объем грузового товарооборота сырьевых товаров по товарным группам № 25, 26, 27, 28 и 29 за 2013 – 2015 годы и какова доля каждой товарной группы в общем объеме грузового товарооборота сырьевых товаров.

Годы	Соль	Пески	Глины	Щебень	Шлак	Карбонаты
2013	990010,53	206886,37	466091,41	1286002,03	40467,97	87259,35
2014	706954,96	119301,74	430203,29	946764,94	50774,97	8709,03
2015	409321,41	117770,25	365673,39	383617,45	-	-
Всего	2106286,9	443958,36	1261968,09	2616384,42	91242,88	95967,38

Рис. 2. Объем импортируемых сырьевых товаров железнодорожным транспортом на Валуйский ТП за 2013 – 2015 годы.

¹ Об утверждении единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза: Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 августа 2012 г. № 54 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

Как мы видим из рисунка № 2, больше всего импорту подлежит щебень. Общий объем за 2013 – 2015 годы составил 2616384,42 тонн. Второе место занимает соль, ее общий объем за 2013 – 2015 годы равен 2106286,9 тонн. На 3 месте находится такой сырьевой товар, как глины и его общий объем составляет 1261968,09 тонн. Однако, несмотря на столь высокие показатели, динамика импортируемых сырьевых товаров с каждым годом снижается (Приложение 8).

Так с 2013 по 2015 год объем основных видов импортируемых сырьевых товаров железнодорожным транспортом на Валуйский ТП снизился. Так, например, по отношению к 2013 году импорт щебня в 2014 году сократился на 26,4 %, а в 2015 году по отношению к 2014 году – на 33,1 %. Что касается соли, то в 2014 году в отношении к 2013 году импорт сократился на 28,6%. В 2015 году данный показатель равен 13,5. Импорт глины в 2014 году по сравнению с 2013 годом сократился на 7,7 %, а в 2015 году по отношению к 2014 году – на 7,3 %.

Судя по полученным данным, можно сказать, что наибольшее падение импорта наблюдается у щебня, но, несмотря на это, щебень лидирует в объеме среди основных импортируемых сырьевых товаров за 2013 – 2015 годы.

Если посмотреть общий объем грузового товарооборота сырьевых товаров по товарным группам № 25, 26, 27, 28 и 29 за 2013 – 2015 годы, то можно увидеть рост некоторых групп импортируемых сырьевых товаров (Приложение 7). Соответственно это группы № 26 и 27 по ТН ВЭД ТС.

Так, например, общий объем импорта за 2013 – 2015 годы сырьевых товаров по товарной группе № 26 с 2013 года по 2014 год вырос на 9,9 %, а с 2014 года по 2015 год – на 139,6 %. Общий объем импорта за 2013 – 2015 годы сырьевых товаров по товарной группе № 27 с 2013 года по 2014 год вырос на 118,8 %, однако с 2014 года на 2015 год упал до 198,4 %.

Такая же динамика наблюдается и в доле каждой товарной группы в общем объеме грузового товарооборота сырьевых товаров за 2013 – 2015 годы (Приложения 9-11).

Показатели товарных групп № 25, 28 и 29 падают с каждым годом, а показатели товарных групп № 26 и 27 растут.

Несмотря на то, что прослеживается рост импортируемых сырьевых товаров товарных групп № 26 и 27, в целом динамика отрицательная.

Так по итогам 2013 года (Приложение 7) общий объем грузового товарооборота по товарным группам № 25, 26, 27, 28 и 29 составил 3310697,11 тонн сырьевого товара. За 2014 год этот показатель равен 2521683,37 тонн, а в 2015 году – 1629631,13 тонн.

Как мы видим с каждым годом общий объем грузового товарооборота по товарным группам № 25, 26, 27, 28 и 29 падает (Рисунок 3).

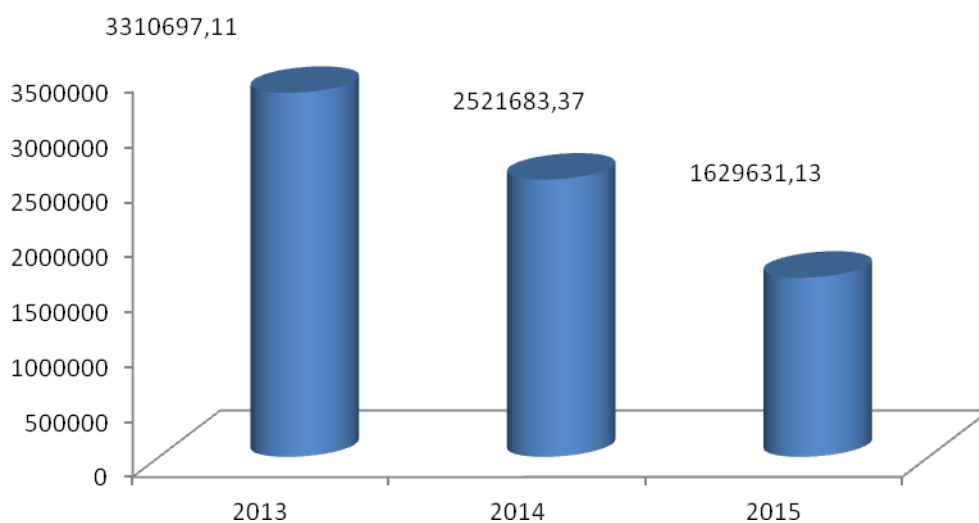


Рис. 3. Общий объем грузового товарооборота по товарным группам № 25, 26, 27, 28 и 29, импортируемых железнодорожным транспортом на Валуйский ТП за 2013 – 2015 годы.

Снижение импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом может быть связано с экономической ситуацией в России и в мире в целом (с усилением конкуренции и нестабильности в развитии экономики страны, с негативной внешнеполитической обстановкой и сокращением торгово-экономического

сотрудничества с Украиной и т. д.), трудности функционирования самой железной дороги, которые вынуждают участников ВЭД использовать прочие способы транспортировки товаров.

Среди таких проблем стоит выделить следующие:

– малая конкурентоспособность перед иными видами транспорта. Согласно данным, полученным от участников ВЭД, некоторые из них теперь предпочитают перевозить негабаритные грузы и сырье автомобильным транспортом (т.е. те грузы, которые традиционно перевозятся железной дорогой). Причинами тому могли послужить высокие тарифы и недостаточно быстрая реакция ОАО «РЖД» на изменения в бизнесе. Негативно на ситуации сказываются и эпизоды несвоевременной доставки грузов из-за простоя и несоблюдения сроков доставки железной дорогой. Что отрицательно сказывается на издержках и конечной цене товара;

– значимым считается и то обстоятельство, что всевозможные новшества, которые уже много лет существуют за рубежом, внедряются в России медленно и с большими затратами.

Также одной из немаловажных причин снижения импорта сырьевых товаров железнодорожным транспортом на Валуйском ТП является недостаточная разработанность информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, следует отметить, что с целью усовершенствования перемещения товаров железнодорожным транспортом по стране в целом необходима продуманная тарифная политика, усовершенствование инфраструктуры (в частности развитие транспортно-логистических центров). Перевозки различными видами транспорта не должны соперничать между собой, а обоюдно дополнять друг друга¹.

Таким образом, на основании данных 2 раздела, необходимо сделать следующие выводы:

¹ АвтоТрансИнфо: Информация о грузоперевозках и для грузоперевозок. URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=3635>. (дата обращения: 04.03.2016).

1) ОТО и ТК № 3 – наиболее многочисленный отдел Валуйского таможенного поста, который является одной из самых крупных в России. В компетенцию отдела входит таможенный контроль товаров, перемещаемых через таможенную границу железнодорожным транспортом. Основными формами таможенного контроля, проводимыми в отношении сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, являются: проверка документов и сведений, таможенный осмотр и таможенный досмотр. Выявлен факт снижения импортируемых сырьевых товаров железнодорожным транспортом на Валуйский ТП

2) Одной из важных причин, способствующих снижению импортируемых сырьевых товаров, стала недостаточная разработанность информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Применительно к железнодорожным перевозкам недостаток эффективного механизма взаимодействия проявляется в простоях транспорта на границе, применение в большей степени «бумажных» форм документов в целях осуществления государственного контроля, отсутствии предварительных решений таможенных органов в отношении товаров, для которых была подана предварительная информация.

3) В этих условиях деятельность таможенных органов по проведению таможенного контроля в отношении сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, не только не потеряла своей актуальности, но и обуславливает поиск направлений его совершенствования.

РАЗДЕЛ III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ИМПОРТОМ СЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В связи с малой разработанностью информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности происходит снижение динамики импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом через Валуйский таможенный пост, поэтому данная проблема стала толчком к поиску направлений совершенствования механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности при импорте сырьевых товаров железнодорожным транспортом.

25 сентября 2014 года на базе Валуйского таможенного поста Белгородской таможни прошла международная рабочая встреча представителей Центрального таможенного управления, ОАО «РЖД», руководства Белгородской таможни, представителей железных дорог Украины. Один из основных вопросов встречи – подготовка к вступлению в действие Решения Коллегии Евразийской Экономической Комиссии от 17.09.2013 года № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» с 1 октября 2014 года¹.

Предварительное информирование – это процедура предоставления данных о товарах и транспортных средствах до их фактического прибытия на таможенную территорию Таможенного союза. Данное мероприятие специализировано с целью проведения предварительной проверки конкретных сведений, в том числе уменьшения времени оформления груза на границе. Главным документом, который устанавливает правила

¹ О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 г. № 196 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

предварительного информирования, является Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 21.05.2010 г. «О представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза»¹.

В настоящее время технология предварительного информирования регламентирована «Инструкцией об особенностях совершения должностными лицами таможенных органов отдельных таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ, с использованием предварительной информации». Данная инструкция введена в действие Приказом ФТС № 1230 от 03.10.2008 г.².

Основные цели технологии предварительного информирования:

– формирование условий для уменьшения времени выполнения таможенных операций с сырьевыми товарами, ввозимыми на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом в местах их прибытия;

– повышение эффективности таможенного контроля в железнодорожном пункте пропуска.

«Согласно статье 7 Соглашения между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 21 мая 2010 года «О представлении и об обмене

¹ О представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза : Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 21 мая 2010 г. (Заключено в г. Санкт-Петербурге 21.05.2010) (ред. от 08.05.2015) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

² Об утверждении Инструкции об особенностях совершения должностными лицами таможенных органов отдельных таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, с использованием предварительной информации : Приказ ФТС РФ от 03 октября 2008 г. № 1230 (ред. от 14.01.2010) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза» в случае транспортировки одним железнодорожным подвижным составом нескольких товарных партий предварительная информация обязана представляться на каждую товарную партию в отдельности. Каждой товарной партии присваивается индивидуальный уникальный идентификационный номер перевозки (УИНП)»¹.

Внедрение предварительного информирования на железнодорожном транспорте даст возможность существенно ускорить пересечение грузами таможенной границы Таможенного союза, в следствие чего возрастет грузооборот.

Железнодорожный транспорт владеет собственными отличительными чертами, отличающими его, к примеру, от автомобильного. Главным различием подачи предварительной информации в сфере железнодорожных перевозок от автомобильных считается то, что сведения о товарах сначала объединяются перевозчиком, а после этого уже передаются в таможенный орган. К примеру, при осуществлении контейнерных перевозок одним поездом следуют различные наименования грузов, которые принадлежат разным грузополучателям. Перевозчик часто не имеет представления, что он перевозит. Так, например, из-за какого-нибудь одного товара на таможне могут задержать весь состав. Чтобы избежать подобных проблем при перемещении объединенных грузов предварительное информирование необходимо проводить в два этапа.

На первом этапе уполномоченные лица, экспедиторы, таможенные представители и другие лица должны предоставить предварительную

¹ О представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза : Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 21 мая 2010 г. (Заключено в г. Санкт-Петербурге 21.05.2010) (ред. от 08.05.2015) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

информацию о товарах перевозчику не позднее 4 часов до момента прибытия груза.

На втором этапе перевозчик должен предоставить предварительную информацию о перевозимом грузе в таможенные органы не позднее 2 часов до прибытия поезда в пункт пропуска. Перечень обязательной к предоставлению информации определен статьей №159 ТК ТС.

Если предварительная информация будет представлена в ФТС не в полном объеме, а также при ее несоответствии структуре и формату, определённым техническими требованиями ФТС, — лицу, представившему предварительную информацию, направляется электронное сообщение о неприятии предварительной информации к рассмотрению с указанием причин. Предварительная информация в этом случае считается непредставленной.

Исходя из этого выстроена логика представления предварительной информации: передача предварительной информации осуществляется в электронной форме в информационную систему таможенных органов, на центральном уровне ведется форматно-логический контроль вносимых сведений, по результатам успешной регистрации система формирует УИМП. По представленному перевозчику в пункте пропуска УИМП должностное лицо таможенного органа в пункте пропуска осуществляет запрос в информационной системе таможенных органов о наличии предварительной информации, формирует на ее основе сообщение о прибытии сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом.

Дополнительно следует упомянуть о реализуемых в настоящее время Временных порядков обмена электронными документами и сведениями с

подразделениями ОАО «РЖД» по прибывающим железнодорожным транспортным средствам (приказ ФТС России от 11.03.2013 г. № 444)¹.

Основные преимущества данных технологий следующие:

- загрузка и работа с информацией, поступающей от ОАО «РЖД» в отношении объектов пилотной зоны, осуществляются непосредственно в штатных программных средствах таможенных органов (КПС «ЖДПП»);
- информационный обмен происходит в режиме реального времени;
- в информационных системах реализован максимальный уровень автоматизации основных операций (прохождение форматно-логического контроля, регистрация в системе электронного пакета документов (ЭПД), получение данных о статусе обработки ЭПД);
- осуществляемый информационный обмен документами и сообщениями, подписанными электронной подписью, позволяет отказаться от использования бумажных документов².

Для того, чтобы информационное взаимодействие между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности функционировало как можно более эффективно, выделим несколько направлений по его совершенствованию:

- расширение практики электронного декларирования;
- развитие информационно-коммуникационных технологий и внедрению информационно-технических средств;
- развитие механизма «единого окна».

¹ Об утверждении Временного порядка обмена электронными документами и сведениями в электронном виде при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров, прибывающих на таможенную территорию Таможенного союза: Приказ ФТС России от 11 марта 2013 № 444 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

² ООО «Альфа-Софт»: Введение обязательного предварительного информирования таможенных органов о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом. URL: http://www.alt.ru/expert_opinion/30459/. (дата обращения 04.03.2016г.).

Существенным шагом на пути упрощения таможенных процедур стало увеличение практики электронного декларирования.

Изначально в России таможенное декларирование в электронной форме проводилось с использованием технологии ЭД-1 (электронное таможенное декларирование с подключением к ведомственной локально-вычислительной сети таможни)¹.

В отношении железнодорожных перевозок электронное декларирование – это создание электронной копии грузовой таможенной декларации (ГТД), сброс в автоматизированную систему с применением специальных каналов связи, регистрация, прохождение через форматно-логический контроль для того, чтобы выявить ошибки и несоответствия. Конечным этапом электронного декларирования является выпуск товара. Довольно долгое время подключение к системе требовало наличие прямых каналов связи и дорогостоящего оборудования для подключения к таможне. На смену устаревшей системе пришли новые технологии – электронное декларирование ЭД-2.

Повсеместное распространение сети Интернет в России позволило осуществлять электронное таможенное декларирование с использованием технологии ЭД-2 (электронное декларирование с использованием сети Интернет). Применение этой технологии было регламентировано принятием Приказа ФТС от 24 января 2008 г. № 52².

Специалист по таможенному оформлению подготавливает электронный пакет, состоящий из ГТД и иных документов, необходимых при таможенном оформлении, подписывает документы собственной электронно-

¹ Таможенное оформление. URL : <http://www.deklarant74.ru/tamozhennoe-oformlenie/articles/elektronnoe-deklarirovanie-ed-2>.(дата обращения: 04.03.2016).

² О внедрении информационной технологии представления таможенным органам сведений в электронной форме для целей таможенного оформления товаров, в том числе с использованием международной ассоциации сетей "Интернет (Зарегистрировано в Минюсте РФ 21.02.2008 N 11201) : Приказ ФТС РФ от 24 января 2008 г. № 52 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

цифровой подписью (далее – ЭЦП) и отправляет в ЦИТТУ (Центральное информационно-техническое таможенное управление) ФТС России¹.

Совершается передача пакета документов из ЦИТТУ ФТС России в базу данных регионального таможенного управления

Там ГТД и иные документы проходят первоначальный форматный контроль.

Далее документы поступают на таможенный пост, на котором и будет происходить таможенное оформление товаров, заявленных в ГТД.

После того, как началось таможенное оформление, от таможи может прийти запрос на дополнительные документы. В ответ необходимо будет подготовить и отправить электронный документ

В случае необходимости проведения досмотра, таможня присылает уведомление о досмотре, получение которого необходимо будет подтвердить. После того, как досмотр провели, декларанту высылается акт досмотра.

Сообщение об окончании таможенного оформления (или о переводе на общеустановленный порядок таможенного оформления) поступает, проходя обратно по таможенным каналам, к участнику ВЭД.

Положительные стороны электронного декларирования следующие:

- безбумажная система оформления;
- высокая скорость таможенного оформления;
- полная прозрачность процесса таможенного оформления;
- возможность проводить таможенный контроль в автоматическом режиме.
- возможность подать электронную ДТ на любой таможенный пост, включенный в перечень таможенных органов, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования

¹ Бизнес логистика : Электронное декларирование. URL : <http://business-consulting.ru/elektronnoe-deklarirovanie/>.(дата обращения: 04.03.2016).

Превосходством электронной системы декларирования является, в первую очередь, безбумажная технология. Более полно достоинства электронного декларирования проявляются при оформлении товаров осуществляемых по долговременным контрактам. Если данные по поставкам изменяются от поставки к поставке незначительно, то и процесс подготовки, проверки электронных ГТД занимает минимальное время.

Для того чтобы проверка документов и сведений осуществлялась как можно быстрее, для этого целесообразно внедрить на Валуйский ТП технологию удаленного выпуска в промышленную эксплуатацию. Будет создан хотя бы 1 центр электронного декларирования (это зависит от объема внешнеторговой деятельности) (ЦЭД). Таким образом будет достигнут компромисс между сложившимися товаропотоками и требованием правительства о переносе таможенного оформления в приграничные районы. При возникновении необходимости в проведении досмотра товара данная процедура будет происходить на приграничных терминалах по поручению инспектора ЦЭД, принявшего декларацию. Взаимодействие между внутренним и приграничным таможенными постами также будет налажено в электронном виде.

На данный момент в России созданы и успешно функционируют приблизительно 15 центров электронного декларирования (ЦЭД). Это таможенные органы, в которых сосредоточены возможности с целью максимально быстрой проверки деклараций, подаваемых исключительно в электронном виде. Они нацелены на применение технологии удаленного выпуска.

При применении технологии удаленного выпуска товар фактически размещается на удаленных СВХ, а также на приграничных терминалах, а декларация подается по Интернету в удобный для участника ВЭД центр электронного декларирования. Контрольные сведения пересылаются на терминал, уже после ее сверки декларация выпускается, и товар направляется к потребителю уже не в статусе находящегося под таможенным контролем, а

разрешенного к выпуску. Таким образом, термин «удаленный выпуск» относится к проведению и завершению таможенного контроля по отношению к товару, который выпускающий инспектор не только лично не видел, но и физически находился в это время на далеком расстоянии от него.

«Следующим шагом инноваций в таможенном деле стало перераспределение поданных деклараций на уровне Главного вычислительного центра ФТС между региональными ЦЭД в зависимости от их загруженности в данный момент. Таким образом, места нахождения товара, декларанта и таможенного органа будут полностью «отвязаны» друг от друга»¹.

Однако полный переход на безбумажные технологии усложнен неготовностью иных государственных контрольных органов к применению современных механизмов взаимодействия. В том числе при электронном декларировании часть документов согласно данному обстоятельству представляется на бумажных носителях.

Следует завершить работу по формированию базы данных разрешительных документов, внедрение которой обязано увеличить результативность таможенного контроля при их проверке.

Также необходимо уменьшить перечень документов, представляемых при декларировании товаров, для того, чтобы подтвердить соблюдение запретов и ограничений.

Под информационными технологиями понимается система способов, методов и средств сбора, регистрации, хранения, поиска, накопления, обработки, анализа, распространения и передачи информации, данных и знаний на основе применения средств вычислительной техники и телекоммуникаций.

Применение информационных технологий в таможенном оформлении выражается в следующих аспектах:

¹ Без личных контактов // Российская Бизнес-газета. 2011. № 786. С. 4.

- предварительное информирование таможенных органов о товарах и транспортных средствах до пересечения ими таможенной границы (далее — предварительное информирование);

- декларирование товаров с помощью подачи декларации на товары в электронной форме, кроме того представление при таможенном оформлении документов, подтверждающих заявленные в декларации на товары сведения, в электронной форме.

В настоящее время современные информационно-коммуникационные технологии считаются основой таможенных процессов, сформировав общее информационное пространство государств-членов Таможенного союза.

Интеграция информационных ресурсов в рамках Таможенного союза, активно развивающееся межведомственное электронное взаимодействие и связанные с ними предоставление государственных услуг и исполнение государственных функций в электронном виде потребовали решения следующих задач:

- необходимость сочетания интенсивного и экстенсивного формирования ведомственной интеграционной телекоммуникационной сети Федеральной таможенной службы, обеспечивающей гарантированную доставку данных;

- усовершенствование системы обеспечения информационной безопасности таможенных органов с учетом стабильного увеличения числа нарушителей и угроз со стороны всемирного информационного пространства;

- малое число грамотных инженерных и технических специалистов.

Для содействия развитию внешнеэкономической деятельности, минимизации издержек участников внешнеэкономической деятельности и государства, связанных с совершением таможенных операций, последующему улучшению качества таможенного администрирования следует осуществлять комплексную работу по развитию информационно-

технического обеспечения таможенных органов. Совершенствование и развитие информационно-технического обеспечения таможенных органов осуществляется с учетом мировых стандартов и тенденций развития таможенного дела.

Ключевые группы задач, решение которых будет способствовать совершенствованию информационно-технического обеспечения деятельности таможенных органов:

– формирование и введение информационных технологий в целях развития общей (единой) автоматизированной информационной системы таможенных органов согласно принципу централизованной обработки данных, сети региональных вычислительных комплексов, развитие автоматизированных информационных систем таможенных органов;

– формирование и развитие ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети Федеральной таможенной службы, в том числе с целью обеспечения предоставления важной информации, содержащейся в единой автоматизированной информационной системе таможенных органов, в режиме времени, близком к реальному на всех уровнях системы таможенных органов;

– увеличение степени защищенности информационных ресурсов, увеличение спектра мер по обеспечению информационной безопасности, в том числе при организации защищенного обмена информацией с федеральными органами исполнительной власти;

– развитие информационно-технического обеспечения технологий предварительного информирования таможенных органов и электронного декларирования;

– усовершенствование информационного взаимодействия Федеральной таможенной службы с иными федеральными органами исполнительной власти целью получения разрешительных документов в электронном виде, в том числе на базе инфраструктуры электронного правительства и системы межведомственного электронного взаимодействия;

- использование унифицированных форматов данных для участников информационного обмена с таможенными органами;
- совершенствование единой автоматизированной информационной системы таможенных органов в условиях функционирования Таможенного союза в целях развития информационного взаимодействия между таможенными органами государств-членов Таможенного союза с учетом развития интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза;
- увеличение своевременности представления информации о направлениях развития внешней торговли Российской Федерации и взаимной торговли между государствами-членами Таможенного союза, о торгово-экономических связях Российской Федерации с иностранными государствами¹.

Кроме электронного декларирования, предварительного информирования на сегодняшний день стремительно развивается и считается перспективным механизм «единого окна».

В условиях роста трансграничных перемещений на первый план выходит поиск инструментов для упрощения таможенных формальностей. Механизм «единого окна» является одним из действенных инструментов упрощения процедур торговли, и потому данный вопрос сегодня активно обсуждается на различных площадках.

ЕЭК понимает единое окно как возможность однократного представления данных через единый канал с возможностью совершать экспортно-импортные таможенные формальности, взаимодействуя с государственными органами, упрощая тем самым процедуры торговли.

В первую очередь на законодательном уровне была сформирована правовая основа. 29 мая 2014 г. на уровне глав государств были одобрены

¹ Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2575-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

Основные направления развития механизма единого окна в системе регулирования внешнеэкономической деятельности (Решение Высшего Евразийского экономического совета от № 68)¹. Этим решением выделено четыре приоритетных направления: сближение подходов к развитию национальных механизмов единого окна, собственно саморазвитие национальных механизмов единого окна, гармонизация и унификация данных, то есть взаимное признание электронных документов, и организация информационного взаимодействия². Для реализации данных направлений был принят стратегический документ: План мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма единого окна в системе регулирования внешнеэкономической деятельности до 2020 г. В рамках данного масштабного проекта, рассчитанного на шесть лет, планируется провести ряд комплексных мероприятий организационного, технологического, правового и технического характера. Работа по этому проекту разделена на три этапа: подготовительный, этап разработки и этап реализации³.

Стартовым периодом является 2015 год, естественно, подготовительный, подразумевающий проведение большой организационной и аналитической работы, которая обозначена в Детализированном плане на 2015 г. по выполнению плана мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма единого окна в системе регулирования внешнеэкономической деятельности. Планируется создать механизм управления, собрать команду на наднациональном и

¹ Об Основных направлениях развития механизма "единого окна" в системе регулирования внешнеэкономической деятельности : Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 г. № 68 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

² Об Основных направлениях развития механизма "единого окна" в системе регулирования внешнеэкономической деятельности : Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 г. № 68 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

³ Там же.

национальном уровне, которая будет заниматься этим вопросом в ЕЭК и государствах Союза¹.

Единое окно не должно ограничиваться только таможенными формальностями, но охватывать все этапы внешнеэкономической деятельности, начиная с поиска партнеров и заканчивая аудитом после выпуска товаров. Таким образом, в плане мероприятий появилась эталонная модель единого окна.

Государства – члены ЕАЭС сейчас активно развивают национальные программы, создают технологические инструменты. Например, в России существуют такие элементы единого окна, как система межведомственного электронного взаимодействия, прототип портала «Морской порт», в Белоруссии активно развивается электронное декларирование, в Армении и Казахстане уже приняты концепции единого окна. Задача ЕЭК – придать динамику этому процессу, указать вектор развития национальных механизмов единого окна, которые должны быть приближены к эталонной модели и в перспективе включать широкий спектр услуг².

Предполагается, что это будет интеллектуальный механизм, который позволит в автоматическом режиме обрабатывать однократно представленную информацию и запрашивать дополнительные сведения, только если какие-то необходимые данные не были представлены ранее либо они недостаточны.

Работа эталонной модели единого окна заключается в следующем: все действия осуществляются через одну точку входа – личный кабинет. В эталонную модель закладываются все уровни взаимодействия: сегмент взаимодействия бизнеса между собой, сегмент взаимодействия бизнеса с госорганами, сегмент взаимодействия госорганов между собой и четвертый сегмент – межгосударственное взаимодействие. Если обеспечить

¹ Секербаева Д.К. Модель будущего строится сегодня // Таможенное регулирование. Таможенный контроль 2015. № 9. С. 3 – 8.

² Секербаева Д.К. Модель будущего строится сегодня // Таможенное регулирование. Таможенный контроль 2015. № 9. С. 3 – 8.

информационное взаимодействие между национальными едиными окнами, то участники ВЭД смогут запрашивать через свой личный кабинет в национальном едином окне услуги в других государствах-членах Союза.

В перспективе эта система будет также помогать бизнесменам искать партнеров, заключать контракты и т. д. Это модель будущего, но, чтобы к ней подойти, в государствах ЕАЭС необходимо провести огромную работу. Сегодня задача заключается в том, чтобы оценить, какие элементы единого окна, какие программы есть в каждой из стран Союза. Второй этап – это оптимизация бизнес-процессов и государственных процедур, чтобы прийти к модели данных, участники процесса должны не передавать друг другу массу документов, а использовать сведения из этих документов. Здесь потребуются радикальное изменение существующих подходов в системе законодательства. После прохождения этого этапа необходимо решить такую задачу, как: создать возможность интегрировать национальные системы либо построить наднациональный портал. ЕЭК не задает государствам Союза однотипный сценарий: предлагается набор функций, которые должно выполнять единое окно, а на какой платформе они будут его строить, какие системы использовать – это право каждой стороны, то есть страны-участницы будут развивать национальный механизм единого окна самостоятельно, но двигаться в рамках одного сценария, чтобы на всем пространстве ЕАЭС были гармонизированные правила игры в плане предоставления услуг¹.

Остановимся на разработанном положении об организационном механизме управления проектом. Он включает наднациональный механизм, представленный Советом и Коллегии ЕЭК, и рабочей группе. Рабочая группа будет многоуровневой, поскольку сфера внешнеэкономической деятельности охватывает много направлений. Соответственно можно выделить 5 основных блоков: электронная таможня, электронная коммерция, транспорт и

¹ Секербаева Д.К. Модель будущего строится сегодня // Таможенное регулирование. Таможенный контроль 2015. № 9. С. 3 – 8.

логистика, блок разрешительных документов, и замыкающим звеном является информационное взаимодействие. Когда все эти блоки выполнят объем работы, необходимый для того, чтобы механизм заработал, начнется этап их интеграции¹.

К работе в рамках этих блоков будут привлечены эксперты, причем количество экспертных групп не ограничивается: это будет зависеть оттого, какие вопросы необходимо решить. Поделили сферу ВЭД именно на такие блоки для того, чтобы не ломать имеющиеся в каждой из стран Союза наработки, их попытались объединить в один блок, что позволит делиться опытом, использовать лучшую практику. Например, в Республике Казахстан уже существует программа лицензирования, вопрос гармонизации данных здесь был решен. В свою очередь, в РФ активно развивается прототип портала «Морской порт» – есть что взять группе транспорта и логистики. Таким образом планируется построить эту работу. В июне Евразийская экономическая комиссия совместно с Европейской экономической комиссией ООН провела практический семинар «Методологические подходы и практические результаты моделирования и анализа государственных процедур и бизнес-процессов в рамках механизма единого окна для упрощения процедур торговли», в ходе которого анализировался опыт разных стран и отработывалась общая методика, на основании которой будет проходить оценка текущего состояния и, соответственно, будут ставиться задачи по изменению законодательных актов и т.п.

В эталонную модель единого окна закладывается механизм интеллектуальной системы. Цель – создать такую систему, чтобы в нее попадала информация уже на момент заключения контракта и не требовалось повторное представление этой информации от участника ВЭД, чтобы

¹ Там же.

информация накапливалась в системе и запрашивались только те документы и сведения, которые не были представлены ранее¹.

Таким образом, на основании данных 3 раздела, сделаем следующие выводы:

1) Предварительное информирование содействует эффективному функционированию железнодорожного транспорта Российской Федерации, так как железнодорожный транспорт, в свою очередь, играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе.

2) Отмеченные меры дадут возможность облегчить и ускорить осуществление таможенных и других действий в отношении сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, переключиться на «безбумажный» документооборот, уменьшить число погрешностей при проверке документов.

3) Использование перспективного механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД на железнодорожном пункте пропуска даст возможность значительно уменьшить время обработки документов и общее время стоянки поезда. Перспективный механизм информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД, кроме уменьшения времени простоя поездов на ЖДПП, приведёт к упрощению совершения таможенных и других действий и в соответствии с этим приведет к минимизации издержек таможенных органов и участников ВЭД. Применение обязательного информирования о ввозимых грузах даст возможность увеличить автоматизацию таможенных процедур и уменьшить оформление грузов в железнодорожных пунктах пропуска.

¹Секербаева Д.К. Модель будущего строится сегодня // Таможенное регулирование. Таможенный контроль 2015. № 9. С. 3 – 8.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Тема таможенного контроля считается одной из основных в сфере таможенного дела. Таможенный контроль в значительной мере определяет характер и содержание деятельности таможенных органов и считается значимым элементом таможенного дела, а в целом это один из базовых институтов любой экономики.

Таможенный контроль предполагает осуществление действий должностных лиц таможенного органа в установленной последовательности и нацеленные на обеспечение соблюдения действующего законодательства и установленного порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза, в том числе соблюдение мер нетарифного регулирования при перемещении товаров и транспортных средств под определённой таможенной процедурой.

Производство таможенного оформления и таможенного контроля зависит от товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза.

Одним из самых востребованных транспортных средств является железнодорожный транспорт. Поскольку перевозка товаров железнодорожным транспортом выгодна и с экономической и с практической стороны, т.е. соотношение цены и времени является самым главным достоинством перевозки грузов вагонами в отличие от других видов грузоперевозок.

Что касается видов товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза железнодорожным транспортом, то основная доля принадлежит сырьевому товару.

Проведение таможенного контроля над сырьевыми товарами, перемещаемыми железнодорожным транспортом, осуществляется с момента их прибытия на таможенную территорию Таможенного союза и до выпуска товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой, а также с

момента принятия таможенной декларации и до пересечения таможенной границы Таможенного союза в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу.

В результате нашего исследования мы выяснили, что основными формами таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом выступают проверка документов и сведений, таможенный осмотр и таможенный досмотр.

Проверка документов и сведений проводится в первую очередь, так как именно документы и содержащиеся в них сведения служат источником информации, которая может использоваться для выбора иных форм проведения таможенного контроля.

Далее, согласно принципу выборочности, проводится таможенный осмотр – это внешний визуальный осмотр сырьевых товаров, железнодорожного транспорта, грузовых емкостей, таможенных пломб, печатей и иных средств идентификации сырьевых товаров для целей таможенного контроля, проводимый уполномоченными должностными лицами таможенных органов. И если выявлены нарушения или есть подозрения на данные нарушения, то таможенный орган, в зависимости от полномочий, на общих основаниях могут провести таможенный досмотр - это действия должностных лиц таможенных органов, связанные со вскрытием упаковки товаров или грузового помещения транспортного средства или емкостей, контейнеров и иных мест, где находятся или могут находиться товары, с нарушением наложенных на них таможенных пломб или иных средств идентификации, разборкой, демонтажем или нарушением целостности обследуемых объектов и их частей иными способами.

Все эти меры нужны с целью соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательств государств – членов Таможенного союза, а также с целью защиты функционирования национальной экономики.

Один из самых крупных постов в структуре Федеральной таможенной службы является Валуйский Таможенный пост. Таможенный контроль и проведение таможенных операций в отношении импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на Валуйском таможенном посту осуществляет Отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 3 (ОТО и ТК № 3).

Проанализировав деятельность ОТО и ТК № 3, мы выяснили, что в процессе таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, с каждым годом, начиная с 2013 и по 2015, объем ввозимых сырьевых товаров начал падать.

Кроме того, в ходе исследования дипломной работы, было установлено то, что причиной снижения динамики импортируемых сырьевых товаров железнодорожным транспортом на Валуйский ТП, имела возможность быть недостаточная разработанность информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

Исходя из этого, основными направлениям совершенствования таможенного контроля за импортом сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, можно выделить следующие:

1. расширение практики электронного декларирования;
2. развитие информационно-коммуникационных технологий и внедрению информационно-технических средств;
3. развитие механизма «единого окна».

С целью формирования подходящих условий применения электронного декларирования необходимо развитие системы электронного межведомственного взаимодействия и приобретение данных о разрешительных документах непосредственно от выдавших их контролирующих органов Российской Федерации, а не от участников внешнеэкономической деятельности. Кроме того, следует завершить работу по формированию базы данных разрешительных документов, внедрение которой должно увеличить эффективность таможенного контроля при их

проверке и уменьшить перечень документов, представляемых при декларировании товаров, в целях подтверждения соблюдения запретов и ограничений.

В целях содействия развитию внешнеэкономической деятельности, минимизации издержек участников внешнеэкономической деятельности и государства, связанных с совершением таможенных операций, дальнейшему повышению качества таможенного администрирования следует осуществлять планомерную работу по развитию информационно-технического обеспечения таможенных органов. Совершенствование и развитие информационно-технического обеспечения таможенных органов осуществляется с учетом мировых стандартов и тенденций развития таможенного дела.

В условиях роста трансграничных перемещений на первый план выходит поиск инструментов для упрощения таможенных формальностей. Механизм «единого окна» является одним из действенных инструментов упрощения процедур торговли, и потому данный вопрос сегодня активно обсуждается на различных площадках.

Основные направления развития механизма единого окна в системе регулирования внешнеэкономической деятельности следующие: сближение подходов к развитию национальных механизмов единого окна, собственно саморазвитие национальных механизмов единого окна, гармонизация и унификация данных, то есть взаимное признание электронных документов, и организация информационного взаимодействия.

Таким образом, механизм «единое окно» позволит в автоматическом режиме обрабатывать однократно представленную информацию и запрашивать дополнительные сведения, только если какие-то необходимые данные не были представлены ранее либо они недостаточны.

Таким образом, для того чтобы достичь развития основных направлений совершенствования необходимо выполнить следующие рекомендации:

- содействие в совершенствовании процедур пересечения границы на основе укрепления взаимодействия с таможенными и пограничными органами за счет активного применения информационных технологий в целях создания условий для ускорения пропуска грузовых поездов при пересечении государственных границ;
- разработку технических и организационных мер по повышению качества услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, предусматривающих сохранность и качество перевозимых грузов;
- развитие информационных технологий на железнодорожном транспорте. Совершенствование общего информационного пространства;
- информационные технологии должны обеспечить эффективную поддержку реализации основных направлений сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

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 № 17 [Текст] (ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 50. – Ст. 6615.
2. О присоединении Российской Федерации к международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции протокола о внесении изменений в международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года [Электронный ресурс] : федер. закон от 03.11.2010 г. № 279-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».
3. О таможенном регулировании в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29. 12. 2014) // Российская газета. – 2010. - № 269. – 29 ноября.
4. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».
5. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2575-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».
6. О создании таможенных органов [Электронный ресурс] : Приказ Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 14 февраля 1992 г. № 45 (ред. от 14.02.1992) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

7. Об утверждении Временного порядка обмена электронными документами и сведениями в электронном виде при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров, прибывающих на таможенную территорию Таможенного союза [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 11 марта 2013 г. № 444. // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

8. Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 1 июня 2011 г. № 1157 (в ред. Приказов ФТС России от 22.12.2011 № 2591, от 14.04.2014 № 690) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

9. Об утверждении положения о таможенном poste [Электронный ресурс] : приказ ФТС России от 4 сентября 2014 г. № 1701. // Справочно-правовая система «Консультант Плюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

10. Об утверждении единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

11. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом [Электронный ресурс] : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 г. № 196 //

Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

12. О формах таможенных документов (вместе с Порядком заполнения формы предварительного решения по классификации товара в соответствии с единой товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности таможенного союза, Порядком выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями, Порядком выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями) [Электронный ресурс] : Решение Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. № 260 (ред. от 18.12.2014) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

13. Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза [Электронный ресурс] : Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25 января 2008 г. (ред. от 23.04.2012) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

14. О представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза (Заключено в г. Санкт-Петербурге 21.05.2010) (ред. от 08.05.2015) [Электронный ресурс] : Соглашение между Правительствами государств - членов Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

15. Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных

средств, грузов, товаров и животных в железнодорожных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации (Зарегистрировано в Минюсте 02.03.2010 № 16540): Приказ Минтранса РФ от 09 февраля 2010 г. № 31 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Проф». Информ. банк «Законодательство».

16. Афонин, П. Н. Информационные таможенные технологии [Текст] / П. Н. Афонин. — СПб. : Троицкий мост, 2012. — 352 с.

17. Борисов, К. Г. Международное таможенное право [Текст] / К. Г. Борисов. — М. : Изд-во РУДН, 2008. — 616 с.

18. Гранберг, А. Г. Многорегиональные системы [Текст] : экономико-математическое исследование / А. Г. Гранберг, В. И. Суслов, С. А. Суспицын. — Новосибирск : Сиб. науч. изд-во, 2007. — 371 с.

19. Джабиев, А. П. Основы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности России [Текст] / А. П. Джабиев. — М. : Экономика, 2012. — 479 с.

20. Козырин, А. Н. Таможенные процедуры [Текст] / А. Н. Козырин. — М. : «Статут», 2010. — 367 с.

21. Макрусев, В. В. Современные подходы к управлению деятельностью таможенных органов [Текст] / В. В. Макрусев, Д. Г. Зеркин, М. А. Месяй. — М. : Монография, 2012. — 170 с.

22. Молчанова, О. В. Таможенное дело [Текст] / О. В. Молчанова, М. В. Коган. — Ростов-на-Дону : Феникс, 2010. — 314 с.

23. Покровская, В. В. Таможенное дело [Текст] / В. В. Покровская. — М. : Издательство Юрайт, 2014. — 731 с.

24. Рудакова, С. А. Таможенное право [Текст] / С. А. Рудакова. — СПб. : ИЦ «Интермедия», 2015. — 225 с.

25. Самолаев, Ю.Н. Организация таможенного дела в Российской Федерации [Текст] / Ю.Н. Самолаев. — М. : Альфа-М: НИЦ Инфра-М, 2012. — 352 с.

26. Самолаев, Ю. Н. Основы таможенной логистики [Текст] / Ю. Н. Самолаев. – М. : Альфа-М: ИНФРА-М, 2008. – 304 с.
27. Сенотрусова, С. В. Таможенный контроль [Текст] / С. В. Сенотрусова. – М. : Магистр: Инфра-М, 2013. — 144 с.
28. Федотова, Г. Ю. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности [Текст] / Г. Ю. Федотова. – СПб : Троицкий мост, 2013. – 408 с.
29. Халипов, С. В. Таможенное право [Текст] / С. В. Халипов. – М. : «Зерцало-М», 2011. –440 с.
30. Барбышева, Г. И. Характеристика и практика применения таможенной процедуры «импорт» [Текст] / Г. И. Барбышева, А. С. Прудников // Молодой ученый. – 2015. – №17. – С. 430–433.
31. Зайченко, М. М. Ускорение перевозок внешнеторговых грузов на дороге [Текст] / М. М. Зайченко // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 38.
32. Козырин, А. Н. Правовое регулирование таможенных процедур [Текст] / А. Н. Козырин, В. В. Егазарова // Право и экономика. – 2010. – № 9. – С. 134–140.
33. Лapidус, Б. М. Повышение производительности и эффективности железнодорожного транспорта на инновационной основе [Текст] / Б. М. Лapidус // Вестник ВНИИЖТ : Научно-технический журнал. – 2012. № 5. – С. 3–6.
34. Матвиенко, Г. В. Взаимодействие и классификация таможенных процедур [Текст] / Г. В. Матвиенко // Финансовое право. – 2010. – № 4. – С. 1–3.
35. Резер, С. М. Контейнерные и контрейлерные перевозки – основа транспортной логистики [Текст] / С. М. Резер // Транспорт : наука, техника, управление : Сборник обзорной информации. – 2007. – № 8. – С. 3–11.
36. Секербаева, Д. К. Модель будущего строится сегодня [Текст] / Д. К. Секербаева // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. – 2015. – № 9. – С. 3–8.

37. Синкевич, О. Ч. Современные методы реорганизации управленческой деятельности таможенной системы [Текст] / О. Ч. Синкевич // Вестник Российской таможенной академии. – 2012. – № 3. – С. 49.

38. Сулакшин, Т. С. Динамика производства и перевозок основных видов промышленной продукции железнодорожным транспортом России [Текст] / Т. С. Сулакшин // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. – 2012. – № 2. – С. 127–131.

39. Шутова, Т. В. Перемещение товаров железнодорожным транспортом: особенности и проблемы таможенного регулирования (мировой и российский опыт) [Текст] / Т. В. Шутова // Финансы и кредит. – 2007. – № 21 (261). – С. 45.

40. Бондаренко, А. В. Совершенствование механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности при перемещении товаров железнодорожным транспортом [Текст] : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. / А. В. Бондаренко. – М., 2012. – 186 с.

41. Ивсеева, И. М. Развитие научно-методических основ таможенного регулирования перемещения товаров железнодорожным транспортом через таможенную границу Таможенного союза [Текст] : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. / И. М. Ивсеева. – М., 2013. – 30 – 38 с.

42. Кузнецов, А. Д. Методология и информационное обеспечение управления в таможенной системе [Текст] : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05. / А. Д. Кузнецов. – СПб., 2003. – 432 с.

43. Павлова, И. А. Развитие механизма административно-правового регулирования электронного декларирования в таможенных органах [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 08.00.05. / И. А. Павлова. – Люберцы, 2013. – 96 с.

44. Современная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://enc-dic.com/enc_modern/Syre-10697.html.

45. Энциклопедия железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.jd-enciklopedia.ru/4-zheleznodorozhnye-stancii-i-uzly/4-10-22-poezdnaya-peredatochnaya-vedomost/>.

46. Энциклопедия экономиста [Электронный ресурс] / Товар, его понятие и свойства. – Режим доступа: <http://www.grandars.ru/college/biznes/tovar.html>.

47. Виртуальная таможня [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://vch.ru/event/view.html?alias=na_baze_valuiskogo_tamoghennogo_posta_belogorodskoi_tamoghni_proidet_meghdunarodnaya_rabochaya_vstrecha.

48. АвтоТрансИнфо [Электронный ресурс] / Информация о грузоперевозках и для грузоперевозок. – Режим доступа: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=3635>.

49. ООО «Альфа-Софт» [Электронный ресурс] / Введение обязательного предварительного информирования таможенных органов о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом. – Режим доступа: http://www.alta.ru/expert_opinion/30459/.

50. Общество с ограниченной ответственностью "ТК Альтернатива" [Электронный ресурс] / Железнодорожные контейнерные перевозки. – Режим доступа: <http://www.alternativa.in/article/kontrol/tamozhennyu-kontrol-za-zheleznodorozhnyimi-perevozk.html>.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 2

Штамп к Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов,
совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров
железнодорожным транспортом.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX таможня XXXXXXXX	
Документы приняты таможней	в "___" час. "___" мин.,
возвращены конторе передачи	с "___" час. "___" мин.
Поезд предъявлен к досмотру	"___" час. "___" мин.
Отправление поезда разрешено	в "___" час. "___" мин.
Инспектор _____	
Агент конторы передачи _____	
"___" _____ 20__ г.	

Размер штампа 80 x 60 мм

Структура импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на Валуйском таможенном посту за 2013 год.

Название товара	Импорт			
	Тов. поз. (штук)	Стат. стоим. (руб.)	Объем (тонн)	КГ (руб.)
Всего	8834	3052293997,62	3146323,15	0,97
<u>250100</u> Соль (включая соль столовую и денатурированную) и хлорид натрия чистый, растворенные или не растворенные в воде, или содержащие или не содержащие добавки агентов, препятствующих слипанию или обеспечивающих сыпучесть; вода морская	5884	1198996753,81	990010,53	1,21
<u>2505</u> Пески природные всех видов, окрашенные или неокрашенные, кроме металлоносных песков группы 26	689	191299438,65	208886,37	0,92
<u>2506</u> Кварц (кроме песков природных); кварцит, грубо раздробленный или нераздробленный, распиленный или нераспиленный, или разделенный другим способом на блоки или плиты прямоугольной (включая квадратную) формы	11	7514367,58	2542,00	2,96
<u>250700</u> Каолин и глины каолиновые прочие, кальцинированные или некальцинированные	369	128177966,61	124766,51	1,03
<u>2508</u> Глины прочие (исключая вспученные глины товарной позиции 6806), андалузит,	656	713034555,56	466091,41	1,53

кианит и силлиманит, кальцинированные или некальцинированные; муллит; земли шамотные или диасовые				
<u>2513</u> Пемза; наждак; корунд природный, гранат природный и прочие природные абразивные материалы, термически обработанные или необработанные	7	3505382,30	274,00	12,79
<u>2517</u> Галька, гравий, щебень или дробленый камень, обычно используемые в качестве наполнителей бетона, балласта для шоссейных дорог или железнодорожных путей или другого балласта, галька, а также валуны и кремневый гравий, термически обработанные или необработанные	963	577416025,83	1286002,03	0,45
<u>2519</u> Карбонат магния природный (магнезит); магнезия плавленая; магнезия обожженная до спекания (агломерированная), содержащая или не содержащая небольшие количества других оксидов, добавляемых перед агломерацией; прочие оксиды магния, с примесями или без примесей	85	168706823,51	11665,80	14,46
<u>2520</u> Гипс; ангидрит; гипсовые вяжущие (представляющие собой кальцинированный гипс или сульфат кальция), окрашенные или неокрашенные, содержащие или не содержащие небольшие количества ускорителей или замедлителей	13	9170944,55	859,95	10,66
<u>2521000000</u> Флюс известняковый; известняк и прочий известняковый камень, используемый для изготовления извести или	1	719012,77	1035,00	0,69

цемента				
<u>2529</u> Полевой шпат; лейцит; нефелин и нефелиновый сиенит; плавиновый шпат	156	53752726,47	54189,54	0,99
Всего	117	217648704,03	48401,50	4,50
<u>2606000000</u> Руды и концентраты алюминиевые	18	13073917,01	1697,00	7,70
<u>2610000000</u> Руды и концентраты хромовые	59	109868681,40	5018,33	21,39
<u>261400</u> Руды и концентраты титановые	17	53030060,12	864,00	61,38
<u>2615</u> Руды и концентраты ниобиевые, танталовые, ванадиевые или циркониевые	6	24757282,06	285,20	86,81
<u>2617</u> Руды и концентраты прочие:	1	257949,90	67,00	3,85
<u>261900</u> Шлак, дресс (кроме гранулированного шлака), окалина и прочие отходы производства черных металлов	15	16584666,85	40467,97	0,41
<u>2621</u> Шлак и зола прочие, включая золу из морских водорослей (келп); зола и остатки от сжигания отходов городского хозяйства	1	76146,69	2,00	38,07
Всего	85	263307953,93	21064,56	12,50
<u>2701</u> Уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твердого топлива, полученные из каменного угля	10	5680007,35	1488,50	3,82
<u>270400</u> Кокс и полукокс из каменного угля, лигнита или торфа, агломерированные или неагломерированные; уголь ретортный	75	257627946,58	19576,06	13,16
Всего	783	691394081,58	94100,91	7,35
<u>2825</u> Гидразин и гидроксилламин и их неорганические соли; неорганические основания прочие; оксиды, гидроксиды и	5	6569739,08	540,30	12,16

пероксиды металлов прочие				
<u>2833</u> Сульфаты; квасцы; пероксосульфаты (персульфаты)	86	11904855,81	6302,26	1,89
<u>2836</u> Карбонаты; пероксокарбонаты (перкарбонаты); карбонат аммония технический, содержащий карбамат аммония	692	672919486,70	87258,35	7,71
Всего	13	13018472,42	806,99	16,13
<u>2915</u> Кислоты ациклические монокарбоновые насыщенные и их ангидриды, галогенангидриды, пероксиды и пероксикислоты; их галогенированные, сульфированные, нитрованные или нитрозированные производные	13	13018472,42	806,99	16,13

Структура импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на Валуйском таможенном посту за 2014 год.

Название товара	Импорт			
	Тов. поз. (штук)	Стат. стоим. (руб.)	Объем (тонн)	КГ (руб.)
Всего	7019	2635381930,83	2399970,29	1,10
<u>250100</u> Соль (включая соль столовую и денатурированную) и хлорид натрия чистый, растворенные или не растворенные в воде, или содержащие или не содержащие добавки агентов, препятствующих слипанию или обеспечивающих сыпучесть; вода морская	4628	869608351,96	706954,96	1,23
<u>2505</u> Пески природные всех видов, окрашенные или неокрашенные, кроме металлоносных песков группы 26	362	117830226,85	119301,74	0,99
<u>2506</u> Кварц (кроме песков природных); кварцит, грубо раздробленный или нераздробленный, распиленный или нераспиленный, или разделенный другим способом на блоки или плиты прямоугольной (включая квадратную) формы	9	6231447,70	2108,00	2,96
<u>250700</u> Каолин и глины каолиновые прочие, кальцинированные или некальцинированные	406	163901655,26	127922,92	1,28

<u>2508</u> Глины прочие (исключая вспученные глины товарной позиции 6806), андалузит, кианит и силлиманит, кальцинированные или некальцинированные; муллит; земли шамотные или динасовые	539	700902670,75	430203,29	1,63
<u>2509000000</u> Мел	1	6601,78	1,50	4,40
<u>2513</u> Пемза; наждак; корунд природный, гранат природный и прочие природные абразивные материалы, термически обработанные или необработанные	3	3283830,12	190,00	17,28
<u>2517</u> Галька, гравий, щебень или дробленый камень, обычно используемые в качестве наполнителей бетона, балласта для шоссежных дорог или железнодорожных путей или другого балласта, галька, а также валуны и кремневый гравий, термически обработанные или необработанные	828	497244559,32	946764,94	0,53
<u>2519</u> Карбонат магния природный (магнезит); магнезия плавленая; магнезия обожженная до спекания (агломерированная), содержащая или не содержащая небольшие количества других оксидов, добавляемых перед агломерацией; прочие оксиды магния, с примесями или без примесей	101	211407885,46	12445,90	16,99
<u>2520</u> Гипс; ангидрит; гипсовые вяжущие (представляющие собой кальцинированный гипс или сульфат кальция), окрашенные или неокрашенные, содержащие или не содержащие небольшие количества ускорителей или замедлителей	17	13177233,51	1124,55	11,72

<u>2529</u> Полевой шпат; лейцит; нефелин и нефелиновый сиенит; плавиковый шпат	125	51787468,13	52952,50	0,98
Всего	52	95765467,23	53166,44	1,80
<u>2606000000</u> Руды и концентраты алюминиевые	3	2777284,50	321,00	8,65
<u>2610000000</u> Руды и концентраты хромовые	18	32213873,29	1324,13	24,33
<u>261400</u> Руды и концентраты титановые	9	32884754,77	636,00	51,71
<u>2615</u> Руды и концентраты ниобиевые, танталовые, ванадиевые или циркониевые	2	8204076,25	110,40	74,31
<u>261900</u> Шлак, дресс (кроме гранулированного шлака), окалина и прочие отходы производства черных металлов	20	19685478,42	50774,91	0,39
Всего	148	346782716,48	46083,95	7,53
<u>2701</u> Уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твердого топлива, полученные из каменного угля	43	45777130,52	22541,66	2,03
<u>270400</u> Кокс и полукокс из каменного угля, лигнита или торфа, агломерированные или неагломерированные; уголь ретортный	105	301005585,96	23542,29	12,79
Всего	256	118995196,78	22462,69	5,30
<u>2818</u> Искусственный корунд определенного или неопределенного химического состава; оксид алюминия; гидроксид алюминия	6	11919755,48	396,00	30,10
<u>2833</u> Сульфаты; квасцы; пероксосульфаты (персульфаты)	169	26158788,46	12931,90	2,02
<u>2836</u> Карбонаты; пероксокарбонаты (перкарбонаты); карбонат аммония технический, содержащий карбамат	77	68533247,10	8709,03	7,87

аммония				
<u>2839</u> Силикаты; силикаты щелочных металлов технические	8	2340000,66	100,00	23,40
<u>2849</u> Карбиды, определенного или неопределенного химического состава	5	10043405,08	325,76	30,83
Всего	0	0,00	0,00	0,00

Структура импорта сырьевых товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом на Валуйском таможенном посту за 2015 год.

Название товара	Импорт			
	Тов. поз. (штук)	Стат. стоим. (руб.)	Объем (тонн)	КГ (руб.)
Всего	4514	2145836808,27	1477956,86	1,45
<u>250100</u> Соль (включая соль столовую и денатурированную) и хлорид натрия чистый, растворенные или не растворенные в воде, или содержащие или не содержащие добавки агентов, препятствующих слипанию или обеспечивающих сыпучесть; вода морская	2610	490035342,01	409321,41	1,20
<u>2505</u> Пески природные всех видов, окрашенные или неокрашенные, кроме металлоносных песков группы 26	385	116924083,91	117770,25	0,99
<u>2506</u> Кварц (кроме песков природных); кварцит, грубо раздробленный или нераздробленный, распиленный или нераспиленный, или разделенный другим способом на блоки или плиты прямоугольной (включая квадратную) формы	5	2210937,18	744,00	2,97
<u>250700</u> Каолин и глины каолиновые прочие, кальцинированные или некальцинированные	434	189093695,79	114700,55	1,65

<u>2508</u> Глины прочие (исключая вспученные глины товарной позиции 6806), андалузит, кианит и силлиманит, кальцинированные или некальцинированные; муллит; земли шамотные или динасовые	428	794415161,40	365673,39	2,17
<u>2509000000</u> Мел	2	5801,04	1,53	3,79
<u>2517</u> Галька, гравий, щебень или дробленый камень, обычно используемые в качестве наполнителей бетона, балласта для шоссежных дорог или железнодорожных путей или другого балласта, галька, а также валуны и кремневый гравий, термически обработанные или необработанные	388	225898784,48	383617,45	0,59
<u>2519</u> Карбонат магния природный (магнезит); магнезия плавленая; магнезия обожженная до спекания (агломерированная), содержащая или не содержащая небольшие количества других оксидов, добавляемых перед агломерацией; прочие оксиды магния, с примесями или без примесей	98	236957321,09	11058,90	21,43
<u>2529</u> Полевой шпат; лейцит; нефелин и нефелиновый сиенит; плавиковый шпат	162	89215439,70	74935,00	1,19
<u>2530</u> Вещества минеральные, в другом месте не поименованные или не включенные	2	1080241,67	134,40	8,04
Всего	177	295893171,51	132641,30	2,23
<u>2601</u> Руды и концентраты железные, включая обожженный пирит	1	30800,20	140,00	0,22
<u>2602000000</u> Руды и концентраты	1	3740136,23	1020,75	3,66

марганцевые, включая железистые марганцевые руды и концентраты с содержанием марганца 20 мас.% или более в пересчете на сухой продукт				
<u>2606000000</u> Руды и концентраты алюминиевые	9	16267132,99	1235,00	13,17
<u>2610000000</u> Руды и концентраты хромовые	37	80162797,35	2497,51	32,10
<u>261400</u> Руды и концентраты титановые	39	120282203,14	3246,85	37,05
<u>2615</u> Руды и концентраты ниобиевые, танталовые, ванадиевые или циркониевые	5	22127461,26	246,00	89,95
<u>2618000000</u> Шлак гранулированный (шлаковый песок), получаемый в процессе производства черных металлов	85	53282640,35	124255,20	0,43
Всего	60	122585338,17	9385,67	13,06
<u>270400</u> Кокс и полукокс из каменного угля, лигнита или торфа, агломерированные или неагломерированные; уголь ретортный	60	122585338,17	9385,67	13,06
Всего	119	28218676,33	9647,30	2,93
<u>2818</u> Искусственный корунд определенного или неопределенного химического состава; оксид алюминия; гидроксид алюминия	1	3006390,38	66,00	45,55
<u>2833</u> Сульфаты; квасцы; пероксосульфаты (персульфаты)	106	21906285,68	9361,30	2,34
<u>2839</u> Силикаты; силикаты щелочных металлов технические	12	3306000,27	220,00	15,03
Всего	0	0,00	0,00	0,00

Структура Валуйского таможенного поста Белгородской таможни

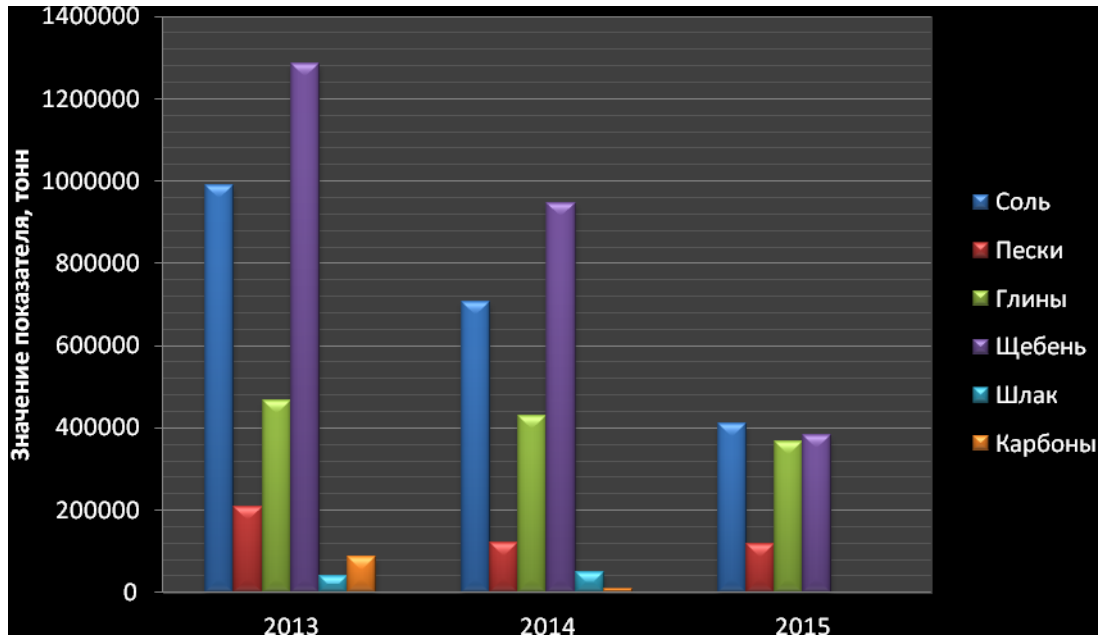


Объем импорта сырьевых товаров по основным товарным группам № 25, 26, 27, 28, 29, перемещаемых железнодорожным транспортом на Валуйском таможенном посту за 2013 - 2015 годы.

Наименование товарной группы по ТН ВЭД ТС	2013	2014	2015
Группа 25 - Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь и цемент	3146323,15	2399970,29	1477956,86
Группа 26 – Руды, шлак и зола	48401,50	53166,44	132641,30
Группа 27 – Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	21064,56	46083,95	9385,67
Группа 28 – Продукты неорганической химии; соединения неорганические или органические драгоценных металлов,	94100,91	22462,69	9647,30

редкоземельных металлов, радиоактивных элементов или изотопов			
Группа 29 – Органические химические соединения	806,99	-	-
Всего	3310697,11	2521683,37	1629631,13

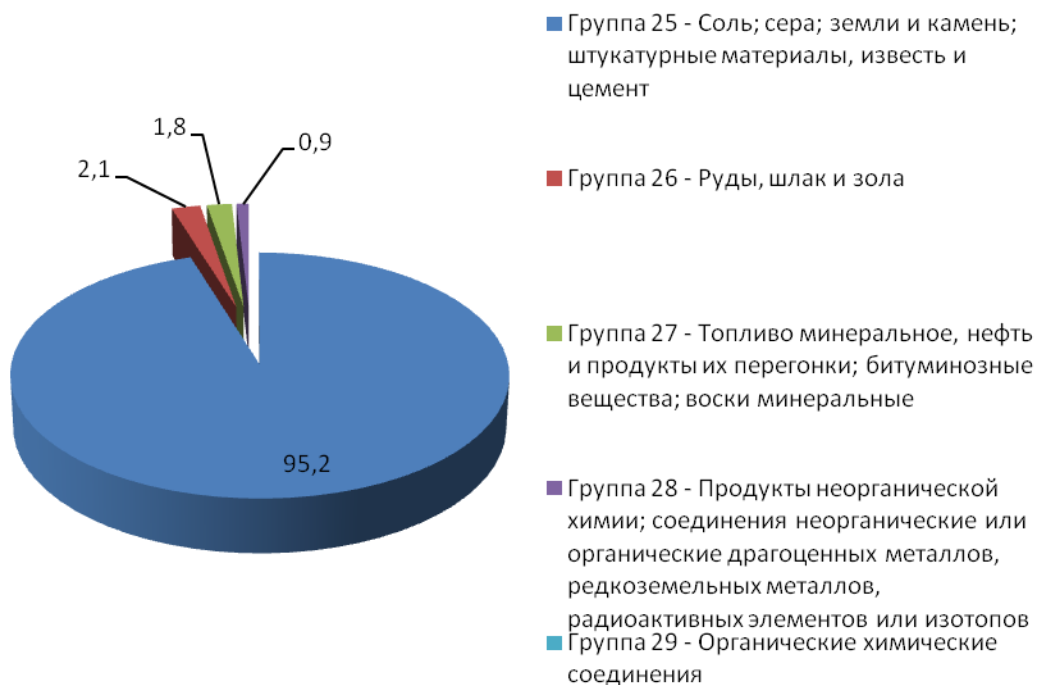
Динамика импортируемых сырьевых товаров железнодорожным транспортом на Валуйский ТП за 2013 – 2015 годы.



Доля товарных групп № 25 – 29 по ТН ВЭД ТС в общем объеме грузового товарооборота сырьевых товаров за 2013 год на Валуйском ТП.



Доля товарных групп № 25 – 29 по ТН ВЭД ТС в общем объеме грузового товарооборота сырьевых товаров за 2014 год на Валуйском ТП.



Доля товарных групп № 25 – 29 по ТН ВЭД ТС в общем объеме грузового товарооборота сырьевых товаров за 2015 год на Валуйском ТП.

