

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
Л.А. Понкротова
«24» 06 2020 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Международные грузоперевозки в ЕАЭС: регулирование,
основные тенденции и изменения

Исполнитель
студент группы 537-ос



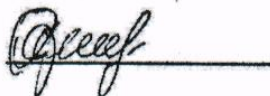
А.В. Шелехан

Руководитель
Доцент кафедры МБиТ, к.г.н.



С.В. Феоктистов

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
Доцент кафедры ЭТиГУ, к.т.н.



В.З. Григорьева

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав.кафедрой

Л.А. Понкротова

« 11 » 11 2020 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Шелехан Анастасии Валерьевны _____

1. Тема дипломной работы (проекта) __ Международные грузоперевозки в ЕАЭС:
регулирование, основные тенденции и изменения _____

(утверждено приказом от 24.01.2020 № 144-ус)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) __ 22.06.2020 _____

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту) таможенный кодекс ЕАЭС, отчет о
преддипломной практики, международные договора ЕАЭС с другими странами _____

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):
исследование особенностей регулирования, основных тенденций и изменений в сфере
международных грузоперевозок _____

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) дипломная работа содержит
12 табл., 8 рис., 30 источников, 1 приложение _____

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним
разделов) _____

7. Дата выдачи задания 11.11.2019 _____

Руководитель дипломной работы (проекта)

Доцент кафедры МБиТ, к.г.н. _____

С.В. Феоктистов/

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 11.11.2019 _____

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 70 стр., 12 табл., 8 рис., 30 источников, 1 приложение.

ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА,
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ЭКСПОРТ, ИМПОРТ,
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Цель данной работы заключается в исследовании особенностей регулирования, основных тенденций и изменений в сфере международных грузоперевозок.

Объектом исследования являются грузоперевозки в пределах ЕАЭС

Методологическая основа исследования: изучение научной литературы по теме исследования, нормативно-правовой базы на основе сравнительного и аналитического методов исследования.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Нормативно-правовая база, регулирующая таможенный контроль транспортных средств, осуществляющих международные перевозки	8
1.1 Нормативно-правовые акты, регламентирующие таможенный контроль в отношении транспортных средств международной перевозки	8
1.2 Организация таможенного контроля транспортных средств, осуществляющих международные перевозки	17
2 Изменение структуры экспорта и импорта в России	26
2.1 Изменение структуры импорта в международном сравнении и роль внешней торговли в динамике российского ВВП	26
2.2 Структура российской внешней торговли	31
2.3 Кризисные и санкционные изменения, повлиявшие на структурные изменения экспорта и импорта в РФ	34
3 Анализ основных тенденций грузоперевозок на территории ЕАЭС	40
3.1 Основные тенденции международных грузоперевозок в пределах ЕАЭС	41
3.2 Анализ типичных административных правонарушений, зафиксированных при перевозках грузов автомобильным транспортом	46
3.3 Грузоперевозки на территории Дальневосточного таможенного управления за 2018-2019 годы: основные тенденции и изменения	51
Заключение	64
Приложение А Транзитная таможенная декларация	72

ВВЕДЕНИЕ

Экономическая структура любого государства предполагает реализацию внешнеэкономической деятельности. ВЭД предполагает реализацию успешной торговли в частности и посредством перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Товарооборот России меняется с каждым годом. Данные изменения не всегда говорят об увеличении товарооборота, особенно в свете применения экономических санкций в отношении Российской Федерации. Введение данных санкций в 2014 году со стороны Европейского Союза стало решающим в определении списка стран, которые будут поставлять в Россию необходимые ей товары. Учитывая эти обстоятельства, важно понимать принципы перемещения товаров. Принципы эти касаются как транспортных средств, так и самого факта перемещения товаров через таможенную границу.

Таможенное регулирование грузовых автомобильных перевозок обычно делят на два вида:

- таможенный контроль автотранспорта, который перевозит товары, следующих за ними или возвращается после его выгрузки;
- таможенный контроль товаров.

Таможенный контроль осуществляется на шоссейных переходах, на маршруте следования и в местах доставки товаров, а также в пограничных пунктах пропуска.

На сегодняшний день вопросам таможенного контроля уделяется немало внимания со стороны государства. В большей степени именно повышению уровня эффективности таможенного контроля. Таможенный контроль относится к базовым понятиям в сфере регулирования таможенной деятельности, главным образом потому что он является одним из основных направлений функционирования таможенных органов России.

Контроль автомобильных транспортных средств таможенными органами имеет следующие цели:

– выявляет и пресекает использование транспортных средств, которые оборудованы для сокрытия товаров от таможенного контроля;

– не допускает перемещение автомобильных транспортных средств через государственную границу для целей, отличающихся от международных перевозок пассажиров и грузов;

– проверяет, соответствует ли транспортное средство всем техническим требованиям, предъявляемым законодательством для доставки грузов под таможенным контролем.

Также важно понимать, что такое явление, как процесс перемещения товаров автомобильным транспортом через таможенную границу, является одним из ключевых объектов деятельности таможни. Поэтому, рассмотрение проблемы, сформулированной в теме данного исследования, не теряет своей актуальности. Кроме того, институты таможенного контроля и таможенного оформления сами по себе являются значительным фактором экономического благосостояния государства и служат правоохранным целям таможенного отрасли.

Цель данной работы заключается в исследовании особенностей регулирования, основных тенденций и изменений в сфере международных грузоперевозок.

Для достижения озвученной цели, необходимо решение следующих задач:

1. Анализ нормативно нормативно-правовой базы международных грузоперевозок

2. Анализ основных особенностей таможенного оформления и таможенного контроля грузоперевозок, включая помещение грузов и транспортных средств под различные таможенные процедуры).

3. Исследование изменений структуры экспорта и импорта России за последние 5 лет и их влияния на грузоперевозки

4. Анализ основных тенденций развития и изменений объемов международных грузоперевозок в пределах ЕАЭС по статистическим материалам

5. Контентный анализ административных правонарушений, зафиксированных при перевозках грузов автомобильным транспортом, помещенных под процедуру таможенного транзита

Объектом исследования являются грузоперевозки в пределах ЕАЭС

Предметом исследования выступают изменения в регулировании, объемах и структуре международных грузоперевозок в рамках ЕАЭС, а также проблемы, возникающие при этом.

Методологическая основа исследования: изучение научной литературы по теме исследования, нормативно-правовой базы на основе сравнительного и аналитического методов исследования.

1 НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, РЕГУЛИРУЮЩАЯ ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1.1 Нормативно-правовые акты, регламентирующие таможенный контроль в отношении транспортных средств международной перевозки

В настоящее время нормативно-правовая база Евразийского экономического союза складывается из следующих нормативно-правовых актов:

- 1) Таможенный кодекс ЕАЭС;
- 2) международные договоры ЕАЭС с другими странами;
- 3) решения и распоряжения Высшего Евразийского экономического совета, Евразийского межправительственного совета и Евразийской экономической комиссии, принимаемые в рамках их полномочий.¹

Из всех вышеперечисленных, Таможенный кодекс ЕАЭС. Выступает основным нормативно-правовым актом, регулирующим таможенные правовые отношения.

Целями настоящего Федерального закона являются:

- 1) обеспечение выполнения международных договоров Российской Федерации и иных актов, составляющих право Евразийского экономического союза;
- 2) обеспечение экономической безопасности Российской Федерации при осуществлении внешней торговли товарами;
- 3) обеспечение соблюдения прав и законных интересов лиц, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, связанную с ввозом и вывозом товаров, лиц, которые осуществляют деятельность в сфере таможенного дела, а также иных лиц, которые реализуют свои права владения, использования и распоряжения товарами, ввезенными в Российскую Федерацию, и товарами, вывозимыми из Российской Федерации;

¹ Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 (ред. от 08.05.2015).

4) создание условий для развития внешнеэкономической деятельности и внешнеторговой деятельности, таможенной инфраструктуры².

Согласно ст. 4 ТК ЕАЭС перемещением через таможенную границу транспортных средств является совершение действий по ввозу на таможенную территорию ЕАЭС или вывозу с этой территории автомобильных транспортных средств любым способом.³

В настоящее время все участники процесса международных перевозок, которые используют автотранспорт, подчиняются основным положениям Главы 48 ТК ЕАЭС, регулирующей алгоритм и временные рамки декларирования, временного ввоза и перемещения автомобильных транспортных средств. Также глава 48 устанавливает порядок временного ввоза транспортных средств международной перевозки, которые имеют иностранную регистрацию для целей начала или завершения процедуры международной перевозки, в том числе и временного вывоза с такой территории для завершения или начала международной перевозки транспортных средств международной перевозки, которые зарегистрированы в одной из стран ЕАЭС. Эти правила применяются также в отношении товаров, временно вывозимых с таможенной территории ЕАЭС и ввозимых обратно на такую территорию, а именно:

1) воздушные суда, используемые в экспериментальной авиации, гражданских и государственных воздушных судов;

2) водные суда, которые используются для различных видов деятельности, а именно для спасательных, поисковых работ, подъема со дна различных затонувших объектов и связанные с этим подводные работы, разведочные работы, рыбная ловля в территориальных водах, охрана окружающей среды, научные исследования, культурные и спортивные мероприятия.

² Федеральный закон от 03.08.2018 N 289-ФЗ (ред. от 27.12.2019) "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

³ Таможенный кодекс Таможенного союза» (ред. от 08.05.2015) (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17).

3) железнодорожный подвижной состав, который используется в целях ремонта, восстановления железнодорожного полотна и иной работы, не имеющей отношения к коммерческой деятельности.

Как считает А.Р. Лаптев «Таможенный кодекс Таможенного Евразийского союза представляет лишь первую ступень многоуровневой системы таможенного регулирования на территории ЕАЭС». Международное законодательство в сфере таможенного регулирования и контроля за перемещением транспортных средств, в том числе транспортных средств международной перевозки, представлено такими нормативно-правовыми актами как:

1. Соглашение от 21.05.2010 г. (в ред. от 08.05.2015) «О предоставлении и об обмене предварительной информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза», которое было принято с целью регулирования международного взаимодействия и координации работы таможенных служб ЕАЭС в сегменте обеспечения таможенного контроля за товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через государственные границы.⁴

Так, например, ст. 2 соглашения гласит о том, что «перевозчики могут представить таможенному органу государства - члена таможенного союза в электронном виде предварительные данные о грузе, предполагаемом к перемещению через таможенную границу, а также транспортных средствах, которые будут перемещать указанный груз, времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию или убытия с нее»

2. Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа для внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза» было заключено Правительствами государств - членов ЕАЭС с целью определения особенно-

⁴Соглашение от 21.05.2010 г. «О предоставлении и об обмене предварительной информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза».

стей использования временно ввезенных транспортных средств международной перевозки при перевозке по таможенной территории ЕАЭС пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа.⁵

В соответствии с пунктом 1 статьи 342 Таможенного кодекса ЕАЭС, в данном аспекте соглашение определяет особенности использования транспортных средств международной перевозки, временно ввезенных на таможенную территорию таможенного союза без уплаты таможенных пошлин, налогов таможенного союза.

3. Решение Комиссии таможенного Союза от 28.05.2010 № 299 «О применении санитарных мер в Таможенном союзе» (ред. от 25.10.2016) представляет собой положение о порядке осуществления государственного санитарно-эпидемиологического надзора (контроля) за лицами и транспортными средствами, пересекающими таможенную границу ЕАЭС.⁶

Так, в данном решении комиссия таможенного союза утвердила Единый перечень продукции (товаров), подлежащей государственному санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю); Единые санитарно-эпидемиологические и гигиенические требования к товарам, подлежащим санитарно-эпидемиологическому контролю.

4. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 (ред. от 31.01.2017) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза».

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) – классификатор товаров, применяемый таможенными органами и участниками внешнеэкономической

⁵ Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа для внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза».

⁶ Решение Комиссии таможенного Союза от 28.05.2010 № 299 (ред. от 25.10.2016) «О применении санитарных мер в Таможенном союзе».

деятельности (ВЭД) в целях проведения таможенных операций. ТН ВЭД ЕС был принят Комиссией таможенного союза, при содействии ФТС России.

Решение № 54 определяет классификацию товаров в соответствии с ЕТН ВЭД ЕАЭС, в том числе классификацию транспортных средств.⁷

5. Решение Комиссии таможенного союза от 18.11.2010 г. № 511 (ред. от 01.11.2016) «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых транспортных средств международной перевозки» определяет информацию, подлежащую указанию в таможенной декларации на транспортное средство и регламентирует основные правила оформления данного документа, устанавливает порядок регистрации ТС.⁸

Нормативно-правовая база российского законодательства в данном вопросе представлено следующими основными документами:

1. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 г. № 195 ФЗ (ред. от 17.04.2017) устанавливает защиту государства и общества от административных правонарушений, одновременно защищая экономические интересы как юридических, так и физических лиц.⁹

Так, например, статья 12.21 КоАП РФ регламентирует применение штрафных санкций за нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки.

2. Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 28.03.2017) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» определяет экономические, организационные и правовые основы обязательного страхования гражданской ответственности вла-

⁷ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 (ред. от 31.01.2017) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза».

⁸ Решение Комиссии таможенного союза от 18.11.2010 г. № 511 (ред. от 01.11.2016) «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых транспортных средств международной перевозки».

⁹ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 г. № 195 ФЗ (ред. от 17.04.2017).

дельцев транспортных средств, предусматривая различные межгосударственные аспекты данного процесса и его правового регулирования.¹⁰

Стоит отметить, что в статье 31 данного ФЗ «Международные системы страхования» говорится, что «на случай временного использования транспортного средства, ранее прошедшего регистрацию в Российской Федерации, на территории иностранного государства, в котором применяются международное страхование, владелец транспортного средства до пересечения границы Российской Федерации обязан застраховать риск своей гражданской ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу возможных потерпевших в процессе использования ТС на зарубежной территории, распространяющимся на весь срок эксплуатации транспортного средства, однако не менее чем на 15-дневный срок».

3. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 05.04.2016) «О техническом регулировании» устанавливает правила разработки, принятия, применения и исполнения обязательных требований к транспортным средствам, а также требований к процессу производства, монтажу, эксплуатации, реализации и утилизации транспортных средств.¹¹

4. Федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 28.12.2016) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» регулирует отношения, которые связаны с перемещением транспортных средств через государственную границу Российской Федерации, а также по ее территории в зависимости от определенной таможенной процедуры, а также устанавливает права и обязанности лиц, ответственных за перемещение товаров, регулирует правовые отношения между сторонами данного процесса - таможенными органами и владельцами транспортных средств.¹²

¹⁰ Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 28.03.2017) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

¹¹ Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 05.04.2016) «О техническом регулировании».

¹² Федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 28.12.2016) «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Так, к примеру, ст. 11 ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» содержит сведения о порядке ввоза товаров в Российскую Федерацию и вывоза товаров из Российской Федерации: «ввоз товаров в Российскую Федерацию из государств, не являющихся государствами - членами Союза, через территории государств - членов Союза, помещенных при прибытии на таможенную территорию Союза под таможенную процедуру транзита, может осуществляться в любых местах по маршруту следования перевозчика в определенное таможенным органом отправления место доставки товаров».

Стоит отметить, что определенный перечень нормативных документов предусмотрен для каждого вида транспортных средств, регулируя их оформление, перемещение и эксплуатацию. Данный перечень имеет существенные различия на национальном уровне.

В качестве примера рассмотрим НПА, в отношении железнодорожного транспорта:

1. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Так в законе имеется положение «О перевозках в непрямом международном сообщении – перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках».

2. Постановление Правительства РФ от 02.03.2005 № 111 (ред. от 17.06.2015) «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности»;¹³

¹³Постановление Правительства РФ от 02.03.2005 № 111 (ред. от 17.06.2015) «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа»

3. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации».¹⁴ Правила предусматривают применение принципа «одного окна», когда участник ВЭД (перевозчик) предоставляет вес перечень необходимых для оформления груза документов одному должностному лицу таможенного органа в соответствии с существующими нормативно-правовыми актами.

4. Постановление Правительства РФ от 07.02.2015 № 104 «Об уполномоченном органе Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

5. Приказ ФТС РФ от 22.09.2010 № 1746 «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами».¹⁵

6. Приказ ФТС России от 01.06.2011 № 1157 (ред. от 14.04.2014) «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом»¹⁶ и др.

В отношении морского транспорта необходимо отметить следующие документы:

гажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности».

¹⁴ Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации».

¹⁵ Приказ ФТС РФ от 22.09.2010 № 1746 «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами»

¹⁶ Приказ ФТС России от 01.06.2011 № 1157 (ред. от 14.04.2014) «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом».

1) Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

2) Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

3) Приказ ФТС России от 15.01.2013 № 40 «О порядке совершения таможенных операций при ввозе в Российскую Федерацию на таможенную территорию Таможенного союза в целях проведения государственного контроля продукции морского промысла, добытой (выловленной) и/или произведенной за пределами территориального моря Российской Федерации при осуществлении промышленного рыболовства, а также при вывозе такой продукции из Российской Федерации с таможенной территории Таможенного союза» и др.

В отношении автомобильного транспорта важно будет отметить следующие нормативно-правовые акты:

1) Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 N 259-ФЗ;

2) Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (редакция от 31.01.2020) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;

3) Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации»;¹⁷

¹⁷Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации».

4) Приказ ФТС РФ от 22.09.2010 № 1746 «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами»;¹⁸

5) Постановление Правительства РФ от 28 июля 2018 г. № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта»;

6) Приказ ФТС России от 26.05.2011 N 1067 (ред. от 06.03.2014) «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль при перевозке товаров автомобильным транспортом при их прибытии (убытии), помещении под таможенную процедуру таможенного транзита, а также временном хранении».

По итогам анализа нормативно-правовой базы можно сделать вывод о том, что процедура эксплуатации транспортных средств международной перевозки в общем плане регулируется на международном уровне, в данном случае применительно к ЕАЭС. Также существуют отдельные правовые аспекты, связанные с конкретными видами транспорта, перемещаемого через границы. Таможенный контроль, исходя из выше приведенного анализа, также хорошо обеспечен достаточным объемом нормативных документов, регулирующих данный процесс в рамках ЕАЭС. В то же время, текущая ситуация вынуждает законодателей постоянно корректировать и вносить необходимые изменения в нормативно-правовую базу таможенной деятельности, связанной с грузоперевозками.

1.2 Организация таможенного контроля транспортных средств, осуществляющих международные перевозки

¹⁸Приказ ФТС РФ от 22.09.2010 № 1746 «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами».

Глава 48 ТК ЕАЭС регламентирует порядок эксплуатации транспортных средств международной перевозки, их временного ввоза на таможенную территорию и вывоза с нее, временного ввоза оборудования и запасных частей, таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки, оборудования и запасных частей. Также в общих положениях Кодекса дается определение транспортных средств международной перевозки.

Согласно п. 40 ст. 4 ТК ЕАЭС ими являются «транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию Евразийского экономического союза или вывозимые за ее пределы в целях начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и багажа, с находящимися на них специальным оборудованием, предназначенным для погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, предметами материально-технического снабжения и снаряжения, а также запасными частями и оборудованием, предназначенными для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства в пути следования».¹⁹

Использование указанных транспортных средств непосредственно связано с обеспечением максимальной безопасности, в том числе защиты от возникающих форс-мажорных обстоятельств, и автономности международных перевозок.

Согласно ст. 341 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза «транспортные средства международной перевозки, пересекающие таможенную границу, подлежат остановке и стоянке в местах перемещения товаров через таможенную границу для проведения таможенных операций, предусмотренных Таможенным Кодексом».

Выше указанная статья определяет длительность стоянки транспорта, которая должна быть не более трех часов при движении по суше, и восьми часов при перемещении по воде.

¹⁹Таможенный кодекс Таможенного союза» (ред. от 08.05.2015) (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17).

Однако, в определении сроков стоянки имеются следующие исключения:

1) когда таможенные операции не могут быть начаты и завершены по причинам, которые не зависят от таможенных органов;

2) когда в местах перемещения транспортных средств через государственную границу происходит помещение этих товаров под таможенную процедуру;

3) когда в процессе реализации процедуры таможенного транзита в качестве меры таможенного контроля назначено сопровождение груза должностным лицом таможенного органа;

4) когда временное хранение транспортных средств международной перевозки осуществляется в местах временного хранения, расположенных на территории мест перемещения товаров через таможенную границу.

Таким образом, ряд изменений в алгоритме помещения под процедуру таможенного транзита и ее осуществления были внесены в новом Таможенном кодексе ЕАЭС по сравнению с прежним ТК ТС, действующим до 2018 года.

Также отметим, что в соответствии с главой 22 Таможенного кодекса ЕАЭС, процедура таможенного транзита предусматривает перевозку товара под таможенным контролем. При этом в документе оговаривается, что перевозка может осуществляться транзитом как через государства-члены Союза, так и через государства, не входящие в него. Перемещение таких грузов происходит от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения. При этом, в соответствии с техническим регламентом, происходит и применение тарифно-таможенных операций транзита²⁰.

Однако, основными условиями, регулирующими помещение товаров под таможенную процедуру транзита, являются:

²⁰ Седос А.В. Особенности таможенного контроля при применении таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перемещаемых по таможенной территории Евразийского экономического союза // БИТ. 2018. №1 (5).

- 1) исполнение обязанности по уплате таможенных пошлин и налогов, а также специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин;
- 2) обеспечение возможности идентификации товара;
- 3) транспортное средство непременно должно соответствовать определенным требованиям, в тех случаях если товары перевозятся в отсеках транспортного средства под пломбами и печатями;
- 4) товары не должны быть запрещены к ввозу или вывозу с территории ЕАЭС.

Говоря о таможенной процедуре экспорта, важно отметить следующее. Экспорт (ЭК10) – это таможенная процедура, под которую помещаются товары, вывозимые с территории ЕАЭС за рубеж в качестве конечного пункта назначения, при этом они теряют статус товаров Союза. Экспорт товаров (код 10) может быть использована для завершения процедур:

- переработка вне таможенной территории,
- временный вывоз.

Товар, вывезенный по таможенной процедуре Экспорт 10, может быть возвращён обратно помещением под процедуру реимпорт, если прошло не более трёх лет и его внешний вид остался неизменным.

Главное назначение таможенной процедуры экспорт 10 – это таможенное оформление товаров, продаваемых за рубеж. Таможня осуществляет контроль, препятствует вывозу ценных или запрещённых законодательством товаров и осуществляет сбор таможенных платежей. Государство, поддерживая экспорт, отменило большинство товаров, от уплаты вывозных таможенных пошлин.

Физические лица могут вывозить из ЕАЭС товары, только предназначенные для личного пользования. Товары, являющиеся коммерческой партией или находящиеся в списке запрещённых, вывозить нельзя. Для вывоза товаров, представляющих собой культурно-историческую ценность потребуются разрешение Министерства Культуры. Если вывозятся домашние животные, то необходим ветеринарный сертификат. В соответствии с новой редак-

цией Решения №157 вывоз из стран ЕАЭС физическими лицами алкогольных напитков, включая пиво и спирт, а также табачных изделий не ограничивается.

Юридические лица и Индивидуальные предприниматели могут вывозить товары из ЕАЭС, поместив их под процедуру экспорта. Платить таможенные платежи за экспорт товаров не требуется, кроме указанных в Постановлении Правительства от 30 августа 2013 года №754. В него включены такие товары, как: продукты нефтепереработки, газ, лесоматериалы. НДС не платится, а уплаченный НДС при закупке, подлежит возврату, если организация-плательщик НДС.

Существует ряд условий, которые необходимо соблюсти при помещении товаров под процедуру экспорт:

1. Уплата вывозных таможенных пошлин, если они предусмотрены законодательством.

2. Товар не должен находиться в списке товаров, распространение которых запрещено или ограничено согласно 7 статье ТК ЕАЭС (запреты и ограничения, предусмотренные ст. 7 ТК ЕАЭС). Эти ограничения регулируются с помощью:

- 1) мер нетарифного регулирования, распространяющиеся на такие товары, как животные и растения, занесённые в Красную книгу, предметы искусства, наркотики и другие;

- 2) мер экспортного контроля, распространяющиеся на разные виды оружия массового поражения, а также товары двойного назначения, которые можно использовать как для мирных, так и военных целей;

- 3) мер и требований санитарного, ветеринарно-санитарного и карантинного фитосанитарного и радиационного контроля. Для экспорта товаров, подлежащих санитарно-карантинному контролю, требуется оформление разрешения Россельхознадзора. Это такие товары, как, например, живая рыба, фрукты и другие.

3. При экспорте в некоторые страны требуется подготовка товаров, например, наклейка этикеток с надписями на языке страны ввоза.

Процедура импорта – это таможенная процедура, позволяющая использовать иностранные товары, ввезённые на территорию стран ЕАЭС, свободно и без ограничений. Такие товары можно продавать, перевозить, дарить, утилизировать, а также выполнять иные действия, как и с товарами, произведёнными внутри этой территории. Код таможенной процедуры выпуск для внутреннего потребления – ИМ40, который указывается при заполнении 1 графы таможенной декларации юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

Таможенная процедура импорта применяется, чтобы придать ввезённым иностранным товарам статус товаров ЕАЭС и использовать их на территории ЕАЭС без ограничений. Это означает, что после прохождения этой процедуры товары можно будет продавать, эксплуатировать, ремонтировать или использовать любым другим способом.

Для помещения товара под эту процедуру нужно зарегистрироваться на таможне и предоставить необходимый пакет документов, подготовить и подать декларацию. Нужно рассчитать и уплатить все таможенные платежи. При этом очень важно правильно указать код товара по ТН ВЭД по номенклатуре ЕАЭС. От него зависят размеры таможенных платежей: пошлины, налога, акциза, применение мер нетарифного регулирования, антидемпинговых и компенсационных пошлин. Не менее важно правильно определить таможенную стоимость товара, которая является основой для расчёта. Для получения преференций имеет значения страна происхождения товара. Если на таможне предоставить сертификат происхождения товара, то можно получить полное или частичное освобождение от уплаты таможенных платежей.

Только после проверки всех документов и выполнения всех требований, а также уплаты платежей, таможня выпускает декларацию, а товар приобретает статус товара ЕАЭС. Кроме того, таможенная процедура может быть использована, когда нужно ввезти уже вывезенные с территории ЕАЭС това-

ры или оформить товары, уже находящиеся на территории. Для помещения под эту процедуру товары обязательно должны иметь статус иностранных. Её используют, например, для окончания процедур: временный ввоз, переработка на таможенной территории, переработка вне таможенной территории, таможенный склад.

В некоторых случаях может быть произведён условный выпуск товаров. При этом товары не приобретают статус товара ЕАЭС, таможенные платежи за их ввоз платить не нужно, но на их использование накладываются ограничения (126 статья ТК ЕАЭС).

Особое значение занимает таможенная процедура транзита. Таможенный транзит – это таможенная процедура, применяемая в процессе перемещения товаров, которые следуют транзитом через таможенную территорию Таможенного союза. Стоит отметить, что ранее те операции, которые совершались в рамках данной таможенной процедуры, делились на внутренний таможенный транзит и международный. Но в действующем ТК ЕАЭС подобного деления уже нет. Необходимо также отметить, что грузы, следующие транзитом через территорию другой страны, сохраняют свою национальную принадлежность и таможенными пошлинами не облагаются.

Таможенное оформление иностранных товаров под таможенной процедурой таможенного транзита осуществляется путем подачи таможенной декларации в орган прибытия и завершение ее действия в момент доставки груза на таможенный пункт места убытия. Это и есть таможенная операция помещения товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. Процедура подачи таможенной декларации называется таможенным декларированием. Декларант подает заявление в таможенный орган (т.е. подает таможенную декларацию), в котором сообщает сведения о себе, о своем статусе как участнике внешнеэкономической деятельности, информирует о типе перемещаемого товара и официально заверяет, что он не запрещен к ввозу на территорию ТС. Также в декларации указывается информация о весе, количестве, таможенной стоимости ввозимого товара, таможенной процедуре, начис-

ленных таможенных платежей, сведения о преференциях и льготах, т.е. предоставляется вся информация, необходимая для выпуска товаров под заявленной таможенной процедурой.

Образец транзитной таможенной декларации представлен в Приложении А.

Согласно ст. 142 ТК ЕАЭС, не помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита следующие товары:

1) те что находятся на борту воздушного судна, которое по каким-либо обстоятельствам совершило промежуточную, вынужденную или техническую посадку на территории государства-члена ТС;

2) те что прибыли на территорию ТС и покинули ее через один и тот же пункт пропуска на государственной границе;

3) те что были перемещены по линиям электрической передачи.

Исходя из вышесказанного делаем вывод, что главная особенность процедуры таможенный транзит заключается в том, что товары, перемещаемые через таможенную границу, не облагаются налогами, таможенными пошлинами.

Но все же, декларант должен предоставить в таможенный орган в месте прибытия груза документы, подтверждающие обеспечение уплаты таможенных платежей, если они предусмотрены. Данные меры необходимы для предотвращения ситуаций, когда товар не доставлен в место получения. Таможенные перевозчики, страховые компании, банки, а также другие организации, имеющие соответствующие полномочия, могут выступать в качестве гаранта уплаты таможенных платежей.

Также предусматривается ряд технических требований к самим транспортным средствам международных перевозок. Они должны быть обеспечены средствами установки пломб, иметь герметичный кузов, который при необходимости должен поддерживать нужную температуру внутри отсеков при перевозке портящихся продуктов питания и других термочувствительных грузов. Все эти меры направлены на гарантированную максимальную со-

хранность перевозимого груза в процессе транзита. Транспортные средства получают специальный допуск, позволяющий осуществлять такого рода перевозки.

Перевозка иностранных товаров под таможенной процедурой таможенного транзита регламентирована статьей 143 ТК ЕАЭС. Декларант процедуры таможенного транзита должен:

1. Подать в таможенный орган транзитную таможенную декларацию и пакет документов, в которых подтверждаются заявленные в декларации данные (статус участника ВЭД, информацию о товаре, сведения, подтверждающие право на применение льгот и преференций при оплате таможенных платежей и т.д.).

2. Предоставить документы, подтверждающие обеспечение исполнения обязанности по уплате таможенных платежей.

3. Обеспечить возможность идентификации товаров.

4. Обеспечить соблюдение всех запретов и ограничений, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза.

5. Предоставить сотрудникам таможенного органа доступ к декларируемому товару для проведения мероприятий по его досмотру.

После получения транзитной таможенной декларации и всех товаросопроводительных документов таможенный инспектор визирует ее путем размещения в правом верхнем углу оттиска личной печати с присвоением документу уникального номера. После этого таможенный орган разрабатывает маршрут, определяет пункт назначения (таможенный орган на другом участке таможенной границы) и сроки доставки транзитного груза. В случае, возникновения сомнений в том, что груз будет доставлен в место назначения целым, или при наличии других рисков, руководитель таможенного органа отправления принимает решение о таможенном сопровождении.

2 ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА В РОССИИ

2.1 Изменение структуры импорта в международном сравнении и роль внешней торговли в динамике российского ВВП

Предыдущий спад в экономике очень активным показавшийся в России более десяти лет назад, завоевал определенность показателей. Эти изменения существенны в качественном выражении, но в количественном плане не очень велики. Но в 2016 году динамика снижения большого количества показателей сильно замедлилась. Исходя из этого, при условии дальнейшего сокращения ВВП России еще на 1 % по итогам 2016-2018 годов этот показатель можно рассматривать как тенденцию равновесия и стабильности, что обычно приводит к дальнейшим росту и модернизации.

В ходе анализа в импорте было отмечено значительное снижение объемов импорта легковых автомобилей и продовольствия, особенно продукции сельского хозяйства, что объясняется санкциями и, соответственно, ответными контрсанкциями, ограничивающими импорт. Однако при этом отмечают прежние объемы ввоза по таким статьям импорта как например машины и оборудование, которых санкционные меры не коснулись. После введения контрсанкций по отношению к европейским странам, Российское правительство выделило новые страны-поставщики продовольственных товаров. Также имеет место быть политика импортозамещения путем поддержки собственных производителей, что однако требует длительного времени для достижения нужной степени замещения процессов импорта.

Однако, при этом, очень большое количество экспертов сходны во мне-

нии, что российский агропромышленный комплекс успешно развивается благодаря продлению сроков санкций и зависящих от этого контрсанкций к европейским аграрным секторам экономики. Примерно такие же тенденции закрытия внутреннего рынка для поддержания конкурентоспособности собственных производителей свойственны и для промышленной политики.

Ненадолго возвращаясь к теме мирового кризиса 2008-2009 годов, важно напомнить, что по его вине случилось первое за все послевоенные десятилетия снижение мирового показателя ВВП на 0,1 % и первое с 1982 года снижение оборота мировой торговли сразу на 11 %. Характер международной торговли изменился после кризиса, так с 2012 года темп развития и роста торговли значительно понизился, в сравнении с мировым ВВП.

Таким образом, экспорт в развитых странах, например, в США до укрепления доллара в 2015 году, показывает более быстрый рост, чем ВВП. Это объясняется тем, что темпы роста ВВП у экономически развитых стран стабильно низкие по сравнению с развивающимися. Здесь же стоит отметить, что темпы роста китайского экспорта по сравнению с темпами роста ВВП значительно ниже. Это объясняется высокими темпами роста ВВП, за которыми темпы роста экспорта не успевают, несмотря на возрастание объемов торгового оборота.

В самом начале 2019 года внешняя торговля в текущих долларах продолжает стремительно уменьшаться у большинства ведущих стран мира, что в большинстве случаев можно объяснить, только, укреплением доллара США. Данные показатели отображаются в Рисунке 1 и Рисунке 2.

При этом внешнеторговая динамика России и Бразилии по большей части объясняется серьезным общеэкономическим понижением в данных странах.

Если рассматривать, как повлияла девальвация на объемы экспорта в разных странах, можно привести пример Бразилии. В этой стране в феврале 2017 г. девальвация дала значительный импульс росту экспорта, и этот показатель составил 10 %. Также повысился экспорт «мировой фабрики» - Китая.

Однако затем он снизился, составив в марте 2019 года на 12% ниже аналогичного месяца 2017 года.

На данный момент в Россиинаблюдается снижение темпов сокращения импорта, исходя от очень низкого уровня 2018 года, когда в феврале импорт сократился на 17 % в годовом выражении, экспорт – на 30 %.

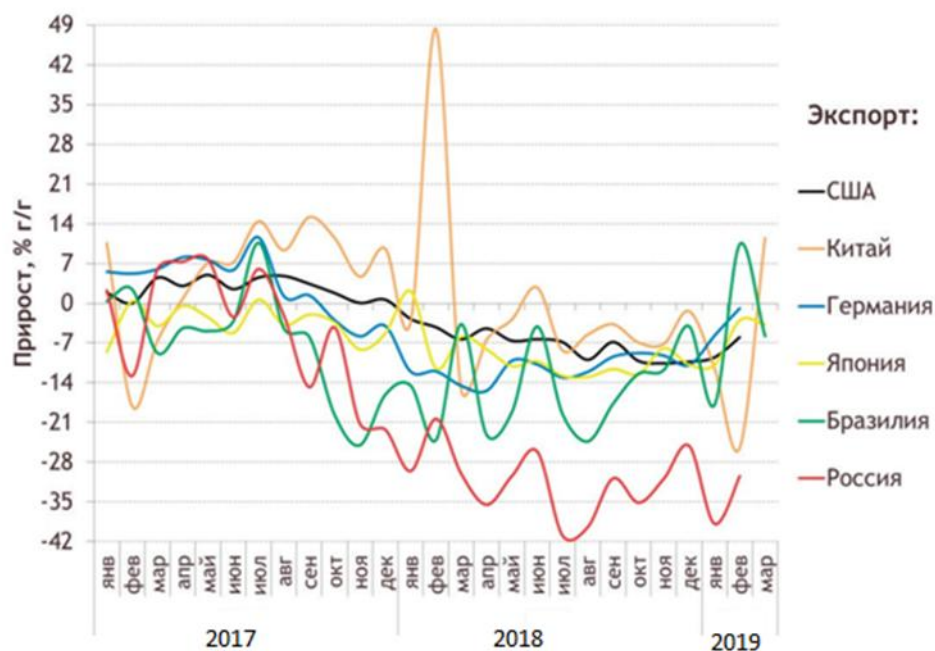


Рисунок 1 – Месячная динамика экспорта ведущих стран мира в долларах США в текущих ценах в годовом выражении, 2017-2019 годы.

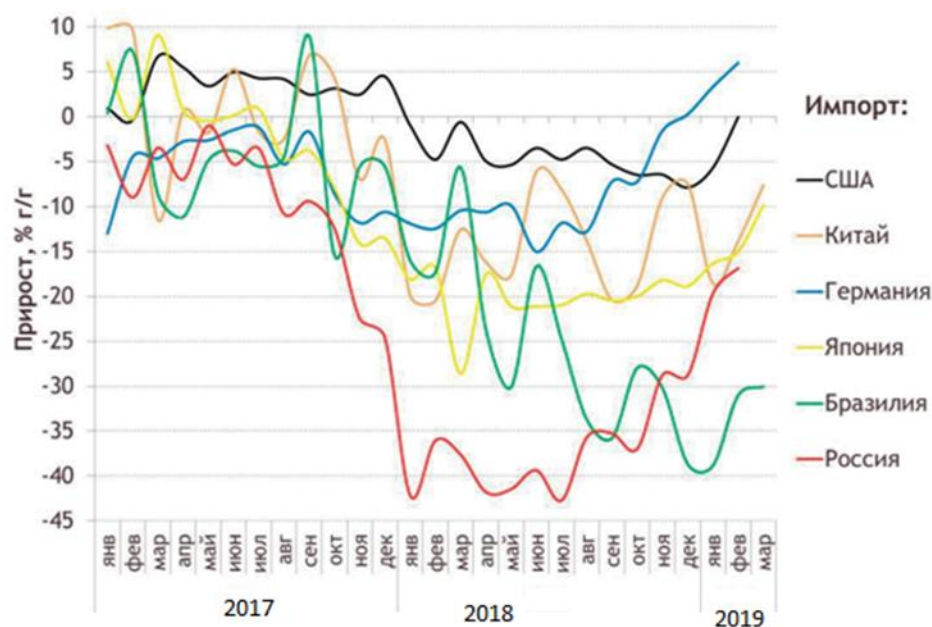


Рисунок 2 – Месячная динамика импорта ведущих стран мира в долларах США в текущих ценах в годовом выражении, 2017-2019 годы.

Говоря о роли внешней торговли в динамике российского ВВП, важно понимать, что колебания ВВП несколько сглаживаются за счет внешней торговли. По статистическим данным Росстата за 2019 год ВВП России уменьшился на 3,7 %. Так же дается уточнение, что если бы при подсчете данного показателя не учитывалась бы внешняя торговля, спад мог бы составить 9,9 %. Такая же ситуация наблюдалась в 2013 году, тогда ВВП снизился практически на 8 %, и также без учета внешней торговли этот показатель составил бы 13 %.²¹

Данные показатели отражены в Таблице 1.

Таблица 1 – Вклад компонентов спроса в прирост ВВП России, п.п., 2011-2019 годы.

²¹ Доклад Аналитического центра «Вхождение России в социально-экономический кризис: тенденции 2015 года и сравнительный анализ», октябрь 2019 г.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Прирост ВВП, %, в т.ч.:	8,5	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,5	1,3	0,7	-3,7
Потребление	7,1	5,5	-2,6	2,5	3,6	4,2	2,5	0,8	-5,4
Расходы домохозяйств	6,3	4,9	-2,5	2,8	3,4	3,7	2,3	0,8	-5,2
Расходы госуправления	0,5	0,6	-0,1	-0,3	0,3	0,4	0,3	0,0	-0,3
Валовое накопление	4,8	2,5	-10,5	4,7	4,2	0,9	-1,7	-1,7	-3,6
Инвестиции в основной капитал	4,0	2,3	-3,2	1,2	1,9	1,2	0,2	-0,5	-1,5
Изменение в запасах	0,8	0,3	-7,3	3,4	2,3	-0,3	-1,9	-1,2	-2,1
Чистый экспорт	-2,5	-2,8	5,2	-2,0	-4,0	-1,6	0,5	1,8	6,2
Экспорт	2,1	0,2	-1,5	2,3	0,1	0,4	1,3	0,2	1,0
Импорт	-4,6	-3,0	6,7	-4,3	-4,1	-1,9	-0,8	1,7	5,1
Статистическое расхождение	-0,2	-0,1	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,7

Итак, рынок международных автомобильных грузоперевозок в 2018 году вел себя сдержанно. В течение года прослеживается постепенное нарастание небольшой отрицательной годовой динамики импорта из ЕС в Российскую Федерацию (-2,7% за 10 месяцев 2018 года). Тут необходимо учесть, что товарная группы 84 ТН ВЭД (минус более 30%), которая включает в себя тяжеловесные грузы (например, промышленное оборудование) явилась основной в данной тенденции снижения импорта. Однако, несмотря на это, количество заказов транспорта для осуществления грузоперевозок из ЕС в РФ за анализируемый период не уменьшилось и даже показало положительный рост.

Все это повлияло на рынок грузоперевозок, в том числе российский. По оценке ЦБ, в марте на 30 % сократился импорт в Россию транспортных услуг (услуги иностранных фирм российским экономическим субъектам по транспортировке импортных товаров до таможенной границы, перемещение импортных товаров между различными пунктами за рубежом, международные перевозки россиян на иностранных транспортных средствах). Российские транспортные компании примерно в такую же величину оценивают падение собственных международных грузоперевозок в марте.

Внутрироссийский рынок грузоперевозок испытывает такие же проблемы, как и международный – и падение объемов на треть, и негативное влияние хаотичного госрегулирования, порождающего зачастую невнятные, а то и противоречащие друг другу распоряжения.

2.2 Структура российской внешней торговли

В товарной структуре экспорта России как всегда являются лидерами минеральные продукты. Подробнее об этом в Таблице 2. Их доля в долларовом объеме экспорта значительно превысила свои показатели с 48 % в 2000 году до 71 % в 2016 году, но за 2017-2018 годы она очень сильно провисла, и теперь её показатели составляют 64 %, что объясняется снижением цен на нефть и другие энергоресурсы. Соответственно, данное явление также привело к общему понижению долларового экспорта.

В абсолютном выражении в 2018 году Россия экспортировала 244 млн. т. нефти и 172 млн. т. нефтепродуктов, что значительно превышает уровень 2016 года. Показатели количества экспортируемого угля в 2018 году также, как и показатели нефтепродуктов, показали значительный рост уровня экспорта, показатели экспорта газа несколько снизились. Экспорт сырья продолжает играть главную роль в экономике страны.

Таблица 2 – Товарная структура внешней торговли России, млрд. долл., 2000-2018 годы.

	2000	2003	2010	2016	2017	2018
Весь экспорт, в т.ч.:	85,1	103,1	351,9	527,3	497,8	343,4
минеральных продуктов	41,1	55,5	228,4	375,8	350,8	219,2
металлов, драгоценных камней и изделий из них	20,4	22,4	56,0	55,1	52,3	40,9
химической продукции, каучука	7,1	7,4	20,8	30,8	29,2	25,3
продовольствия и с/х сырья (кроме текстильного)	1,6	1,6	9,1	16,3	19,0	16,2
Мемо: физический объем экспорта углеводородов:						
нефти, млн т	127	144	259	237	223	244
нефтепродуктов, млн т	61	63	112	152	165	172
газа, млрд куб. м	201	194	192	196	174	185
угля, млн т	23	44	98	139	153	153
Весь импорт, в т.ч.:	53,1	33,9	199,8	315,0	286,7	182,7
машин, оборудования и транспортных средств	18,7	10,6	101,7	152,8	136,3	81,8
продовольствия и с/х сырья (кроме текстильного)	13,3	7,4	27,6	43,3	39,9	26,5
химической продукции, каучука	7,6	6,1	27,5	50,0	46,5	33,9
металлов, драгоценных камней и изделий из них	3,8	2,8	16,4	22,6	20,5	12,3
текстиля, текстильных изделий и обуви	2,4	2,0	8,6	18,0	16,3	10,8
Мемо: физический объем импорта продовольствия:						
мяса свежего и морож. (без птицы), млн т	нд	нд	нд	1,3	1,0	0,7
злаков, млн т	нд	4,7	1,1	1,5	0,9	0,7

За анализируемый период, среди товаров, которые импортируются в Россию, уже традиционно прослеживается доминирование продукции с применением высоких технологий: оборудование, в частности электронное, машины и транспортные средства. На долю поставок таких высокотехнологичных товаров в 2018 году пришлось 45 % общего объема импорта в стоимостном выражении, а в период 2016-2017 годов – даже 48 %. Наряду с этой основной статьей импорта, Россия импортировала также существенное количество и разнообразие видов производства и сельского хозяйства. Это около 15% всего объема импорта в страну, что составляет в денежном выражении около 26,5 млрд. долл.

Государства-члены СНГ как группа, несмотря на их историческую

связь с Россией, не доминируют в географической структуре внешней торговли нашей страны. Данный факт отражен в таблице 3.

Таблица 3 – Географическая структура внешней торговли России, млрд долл., 2001-2018 годы.

	2001	2006	2010	2016	2017	2018
Весь экспорт, в т.ч.:	71,3	133,7	351,9	527,3	497,8	343,4
В страны СНГ	13,7	20,5	52,7	73,9	64,0	45,0
Беларусь	нд	7,6	17,2	20,0	19,7	15,5
Казахстан	нд	3,3	12,0	17,5	13,9	10,8
В страны дальнего зарубежья	57,6	113,2	299,3	453,3	433,9	298,7
Германия	нд	10,4	26,3	37,0	37,1	25,4
Италия	нд	8,5	27,5	39,3	35,7	22,3
Нидерланды	нд	8,7	42,8	70,1	68,0	40,8
Китай	нд	8,3	15,9	35,6	37,5	28,6
Весь импорт, в т.ч.:	43,6	57,3	199,8	315,0	286,7	182,7
Из стран СНГ	11,3	13,1	29,9	38,6	32,8	21,0
Беларусь	нд	4,9	8,9	13,6	11,8	8,9
Казахстан	нд	2,5	4,6	9,0	7,2	4,9
Из стран дальнего зарубежья	32,3	44,2	169,9	276,4	253,9	161,7
Германия	нд	8,1	26,6	37,9	33,0	20,4
Италия	нд	2,4	8,5	14,6	12,7	8,3
Китай	нд	3,3	24,4	53,2	50,9	34,9
США	нд	3,0	9,4	16,5	18,5	11,5

Здесь мы можем увидеть, что в 2018 году экспорт в страны дальнего зарубежья в 6,6 раза больше, чем в страны СНГ. В денежном эквиваленте эта разница выглядит примерно так: 299 против 45 млрд. долл. Кроме того, понижение долларового экспорта 2017-2018 годов в страны СНГ несколько значительнее, чем в страны дальнего зарубежья (уровень 2018 года на 39 % и 34 % таким образом, можем сделать вывод, данные показатели ниже уровня 2016 года). Если говорить о странах дальнего зарубежья, то первые строчки рейтинга экспортных партнеров здесь занимают Германия, Нидерланды и Италия. В Нидерландах, например, находится самый крупный газовый хаб, функционирование которого приводит к факту реэкспорта российского газа. Также основным экспортным партнером России является Китай.

В последние годы увеличивается экспорт российской продукции в Казахстан и Беларусь, его объемы уже превышают 10 млрд. долл. в год. В 2017 году объемы экспорта сократились, но также остались примерно прежними для Германии и значительно увеличились для КНР на 2 млрд. долл. Однако уже на следующий год объемы экспортируемых товаров сократился повсеместно.

Отмечается, что объем импорта товаров из стран дальнего зарубежья в Россию также был выше, чем импорт из стран СНГ. Хотя при этом страны-партнеры остались прежними. Крупнейшим экспортером товаров в Россию уже на протяжении почти 30 лет является КНР, однако значительны и объемы импорта из других азиатских стран, а также таких стран ЕС как Германия.

Рынок грузоперевозок в 2020 году переживает период заметной нестабильности. Основных причин две (как и в большинстве отраслей экономики) – начавшийся мировой экономический кризис и пандемия COVID-19.

Мировой кризис породил замедление в некоторых отраслях еще до появления коронавируса (например, в автомобилестроении), что повлияло также на рынок грузоперевозок.

Еврокомиссия призывала страны не закрывать границы для грузового автотранспорта. «Нам нужно, чтобы товары проходили через Европу без препятствий», – заявила в начале марта глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен (цитата по Reuters). Однако многие страны не вняли этим рекомендациям – одни устраивали проверки на дорогах, другие вовсе закрывали свои границы, побуждая водителей ехать в обход, что создавало огромные пробки на приграничных территориях.

2.3 Кризисные и санкционные изменения, повлиявшие на структурные изменения экспорта и импорта в РФ

О.В. Дубровина отмечает: «Характер нынешнего кризиса в России существенно отличается от двух крупных предыдущих экономических спадов – кризиса 1998 и 2008 годов, как и причины этих кризисов. Кризис 1998 года произошел на фоне сложной экономической ситуации в стране и был спрово-

воцирован падением цен на сырьевые товары и кризисом в Юго-Восточной Азии. Кризис 2008 года в России начался как часть глобального кризиса и затронул практически все отрасли экономики. Вступление в кризис для внешней торговли в 2008 году было более резким, динамика снижения внешнеторгового оборота во время нынешнего кризиса больше похожа на кризис 1998 года, а глубина падения сопоставима с кризисом 2008 года».

Кризис 2008 года, начавшись как кризис потребления и платежеспособности населения, переключился на все сферы глобальной экономики, ударив по самым уязвимым местам экономик отдельных стран, даже экономически высокоразвитых. Кроме того, в это же время происходило длительное падение цен на нефть, конечно связанное с выше упомянутыми глобальными кризисными явлениями. Санкции только усугубили ситуацию, что значительно сказалось на объеме внешней торговли и ее структурных составляющих, как видно из таблицы 4.

Значительное снижение цен на нефтяное сырьё привело к резкому сокращению доли топливных ресурсов в общем объеме экспорта за 2018 год в сравнении с 2017 годом, а также кросту доли химической продукции и металлов, при этом объемы самого экспорта топлива значительно не изменились. В структуре импорта произошло сокращение доли машин и оборудования и значительно выросла доля химической продукции.

Изменения в объемах и структуре внешней торговли объясняются несколькими основными факторами, среди которых:

- ценовая политика ОПЕК в отношении мировых цен на нефть;
- девальвация валюты;
- санкции, введенные по отношению к России и российские контрсанкции.

Таблица 4 – Товарная структура месячного падения объемов внешней торговли России, квартальная динамика, 2017-2018 годы, млрд долл., прирост к аналогичному месяцу прошлого года, январь-февраль 2017-2019 годов, %.

	Доля в среднем за 2014	Доля в среднем за 2015	2017				2018				2018 к 2017	2019 к 2018
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	янв-фев	янв-фев
	%		Млрд. долл.								% г/г	
Весь экспорт, в т.ч.:	100%	100%	122,7	131,7	125,5	114,9	90,5	91,4	79,4	82,2	-23,8	-34,7
топливно- энергетических ресурсов	70%	63%	88,9	93,9	86,7	74,5	59,2	59,1	49,9	47,8	-29,6	-42,0
металлов	8%	10%	9,2	10,9	10,9	10,2	8,8	9,2	8,2	7,7	-0,7	-33,6
химической продукции	6%	7%	6,9	7,5	7,2	7,4	6,5	6,7	5,8	6,2	-8,3	-17,7
продовольствия и с/х сырья	4%	5%	4,0	4,2	5,4	5,1	3,6	3,4	4,2	4,9	0,4	1,6
Весь импорт, в т.ч.:	100%	100%	66,4	74,3	74,2	68,2	41,9	44,4	47,4	47,9	-36,8	-17,8
машин и оборудования	48%	45%	31,3	37,3	34,3	32,9	18,8	19,6	20,7	22,6	-39,4	-22,1
химической прод.	16%	19%	10,3	12,0	12,6	11,3	7,5	8,7	8,9	8,7	-29,7	-11,2
продовольственных товаров	14%	14%	9,9	10,0	9,2	9,8	5,9	6,6	6,4	7,2	-40,9	-6,4
металлов и изделий из них	7%	6%	4,1	4,9	5,3	4,3	2,6	2,9	3,3	2,9	-32,2	-20,6
текстильной продукции	6%	6%	4,4	3,3	5,2	3,2	2,9	2,2	3,3	2,4	-37,2	-10,5

По итогам нескольких последних лет, были проанализированы темпы снижения объемов экспорта, которые плавно снижались с 2014 года и затем это снижение приобрело резкий характер с середины 2017 года. К февралю 2019 года это снижение было наиболее заметным, что в сравнении со стоимостным выражением экспорта уровня 2013 года показало всего 66% прежнего объема поставок товаров из России. Также отмечалось снижение объемов поставок товаров в страны Евросоюза и СНГ, связанное с обострением политических отношений и, как следствие, экономических разногласий. Результат не заставил себя долго ждать – летом 2017 года экспорт в страны ЕС и СНГ существенно снизился, а к февралю 2019 он составил всего 60% по сравнению с 2013 годом.

Несмотря на глобальные кризисные явления, которые не могли не отразиться на внешнеэкономической деятельности России на мировом рынке, необходимо отметить тенденцию повышения доли стран АТЭС в общем объеме внешней торговли. В 2018 году эта доля возросла на 1,5 % по сравнению с предыдущим годом. Аналитики объясняют эту тенденцию некоторым запазданием сокращения экспорта в страны АТЭС по сравнению с европейскими странами. Также повлиял и тот факт, что российское руководство еще до кризиса уделяло большое внимание своей деятельности в АТЭС и рассматривало данное интеграционное объединение как функциональную площадку для укрепления международного экономического сотрудничества.

Российская нефть и сжиженный природный газ, как и десятилетие назад, остаются основными и наиболее важными составляющими экспорта в другие страны. В соответствии со статистическим анализом, за 2018 год данная статья экспорта составляла 63% в стоимостном объеме экспортируемых товаров. Доходы от экспорта, в связи с этим, значительно пострадали из-за падения мировых цен на нефть, однако данные издержки были частично компенсированы за счет того, что почти одновременно с этим произошла девальвации рубля.

Стоит отметить факт ответа России на санкции западных стран в 2014 году. Тогда российское правительство ввело запрет на ввоз некоторых видов продукции из стран Европейского союза, Австралии, Канады и США. В результате произошло значительное снижение объемов импорта, существенное его реструктурирование по географии стран-поставщиков и видам поставляемой продукции. Это, в свою очередь, привело к инфляции внутри страны.

С момента начала кризиса наблюдалось очевидное снижение объемов импортируемой продукции из всех стран мира. Тогда общий объем импорта достиг минимальных показателей, составив в декабре 2015 г. всего 70 % от уровня 2010 года.

Введенное Россией эмбарго было направлено на нетарифное регулирование, связанное с ограничением объемов ввозимых товаров, в основном

продуктов питания определенных видов, из стран, которые ранее предъявили санкции по отношению к российской стороне. Данные меры значительно повлияли на ещё большее сокращение объемов ввоза импортных товаров. Частичное замещение произошло за счет развития внутреннего производства, но этих объемов было недостаточно. В I квартале 2018 г. наблюдалось падение объемов продовольственного импорта, падение превысило – 40 % в сравнении с аналогичным периодом 2017 года, но уже к концу 2018 года темпы снижения были не такими значительными - до –20 %.

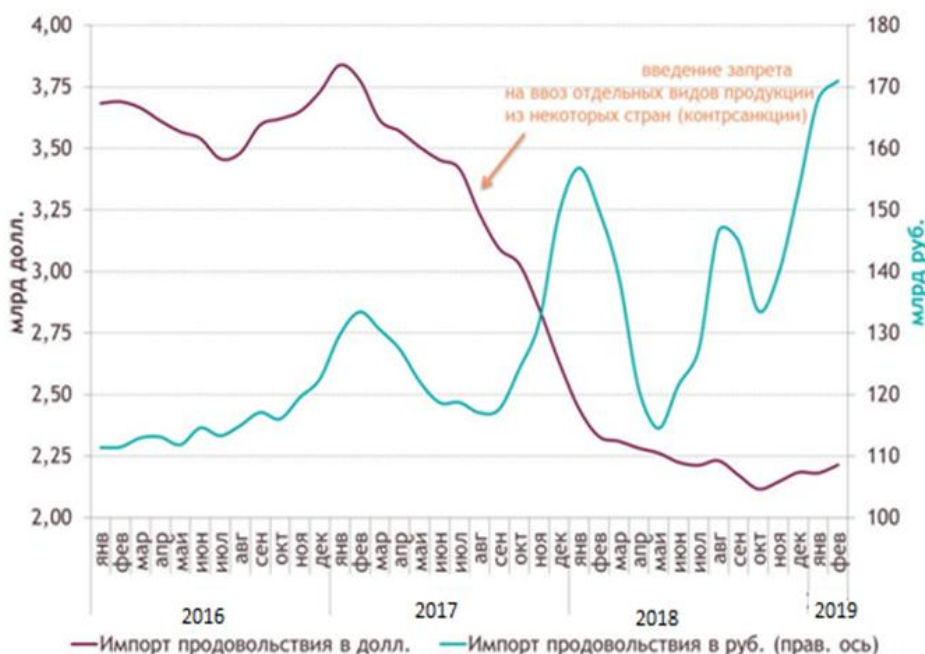


Рисунок 3 – Динамика импорта продовольствия в Россию, 2016-2019 годы, сезонно скорректированные ряды, млрд. долл., млрд. руб.

Сложившаяся ситуация должна была способствовать образованию дополнительного стимула активизации развития отечественного производства, но, в связи с тем, что реализация программ поддержки производства происходила и происходит по сей день только в отдельных сегментах производства, говорить о замещении импорта отечественными товарами не представляется возможным.

Ретроспективный анализ показал, что отрасль автомобильных грузоперевозок в высокой степени подвержена влиянию кризисных ситуаций. По

оценкам специалистов, снижение ВВП на 1% приводит к падению рынка перевозок на 3%. Введенные в связи с распространением коронавируса ограничения вызвали значительное сокращение спроса, рост конкуренции и снижение рентабельности бизнеса.

По данным публичной отчетности компаний за период с 2007 по 2019 гг., чистая прибыль крупнейших российских коммерческих грузоперевозчиков в периоды прошлых кризисов снижалась. Так, АО «Лорри» закончило 2014 год со значительным убытком и показало минимальную с 2010 г. прибыль в следующем году. Финансовые показатели ООО «Траско» снизились на 35% в 2008 г. и на 15% в 2015 г. И лишь ООО «Деловые линии» смогло пройти сложный 2015 год на уровне предыдущего, хотя в 2009 году его прибыль упала более чем в 3 раза относительно прошлогоднего уровня.

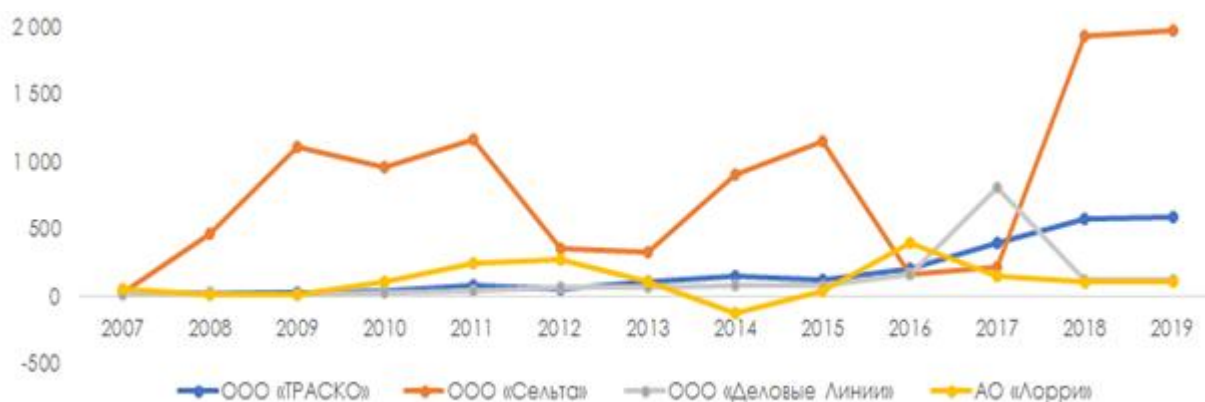


Рисунок 4 – Динамика грузоперевозок крупными компаниями за период 2007-2019 годов

На этом фоне грузоперевозчики, входящие в структуру сетевых ретейлеров, показали гораздо более высокую устойчивость. Особенно это касается тех, кто был задействован в цепочках поставок продуктов питания. Эксперты говорят, что колебания прибыли в этих компаниях определяются больше спецификой управленческих решений, чем конъюнктурой рынка и состоянием экономики в целом.

Таким образом, кризисные ситуации, вызывающие замирение производства и потребления, отражаются прежде всего на сегменте коммерческих

перевозок. Но и восстанавливаться после окончания кризиса он будет одним из первых, т. к. рост экономической активности сразу же пропорционально увеличит спрос на доставку и транспортировку коммерческих грузов.

3.1 Основные тенденции международных грузоперевозок в пределах ЕАЭС

В течение 2019 года общий объем международных грузоперевозок между странами – членами ЕАЭС составил 12 755,6 млн. тонн, увеличившись на 2,8% по сравнению с предыдущим годом. Это свидетельствует об активизации международных перевозок (табл. 5).

Таблица 5 – Объем перевозок грузов по видам транспорта

Страна	Январь – декабрь 2019 г.		Справочно январь – декабрь 2017 г. в % к январю – декабрю 2017 г.
	млн. т	в % к январю – де- кабрю 2018 г.	
Объем перевозок грузов транспортом – всего			
Армения	29,2	103,7	136,9
Беларусь	455,8	103,7	105,2
Казахстан	4 103,6	104,8	105,2
Кыргызстан	33,0	103,4	102,3
Россия	8 134,0	101,7	101,4
ЕАЭС	12 755,6	102,8	102,8
Из него:			
трубопроводным транспортом			
Армения	1,8	98,8	111,3
Беларусь	125,2	100,6	98,7
Казахстан	280,8	120,6	113,3
Кыргызстан	0,3	110,6	107,6
Россия	1 169,3	102,7	104,6
ЕАЭС	1 577,4	105,7	105,5
железнодорожным транспортом			
Армения	2,9	109,1	101,1
Беларусь	157,2	107,4	115,4
Казахстан	397,7	105,0	114,0
Кыргызстан	2,3	116,6	113,9
Россия	1 291,5	102,0	103,2
ЕАЭС	1 851,6	103,1	106,5
автомобильным транспортом			
Армения	24,5	103,5	145,2
Беларусь	171,1	102,7	102,5
Казахстан	3 422,3	103,7	103,8
Кыргызстан	30,5	102,5	101,6
Россия	5 544,0	101,8	100,3

Общий объем грузоперевозок на территории ЕАЭС в 2019 году составил 12755,6 млн. тонн, по отношению к 2018 году прирост составил 102,8 %.

Наибольшую долю в грузоперевозках по странам ЕАЭС составляет Россия, объем ее грузоперевозок в 2019 году составил 8134,0 млн. тонн, прирост к прошлому году составил 101,7 %. На втором месте по грузоперевозкам находится Казахстан, его объёмы грузоперевозок в 2019 году составили 4103,6 млн. тонн, прирост к 2018 году составил 104,8 %. Общая структура грузоперевозок по странам ЕАЭС представлена на рисунке 4.

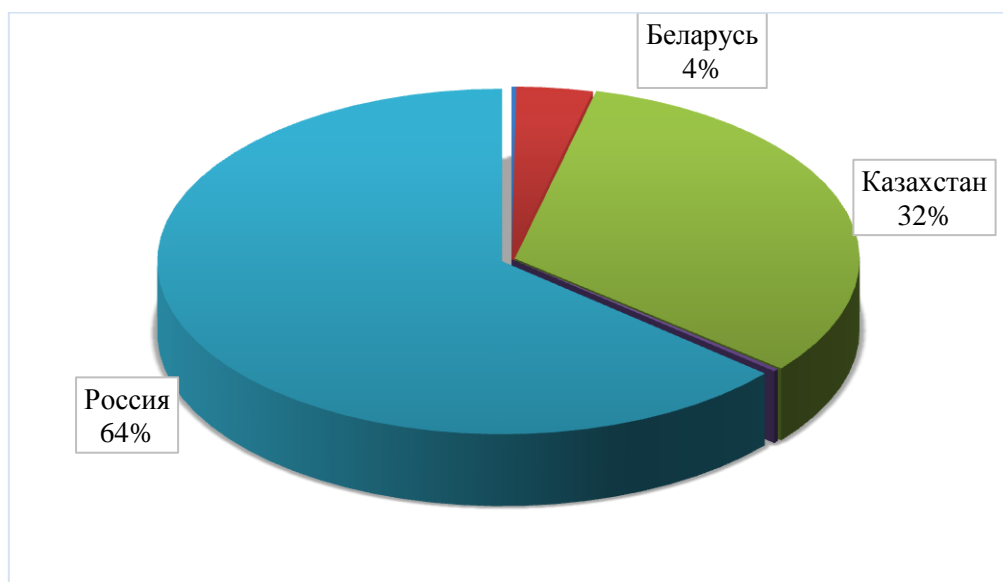


Рисунок 4 – Общая структура грузоперевозок по странам ЕАЭС в 2019 году

По видам грузоперевозок в странах ЕАЭС преобладает автомобильный транспорт, так в 2019 году автомобильным транспортом было перевезено 9192,4 млн. тонн грузов, то есть 72 % от общего объёма перевезенных грузов. Лидером грузоперевозок автомобильным транспортом является Россия, 5544 млн. тонн за 2019 год, на втором месте – 3422,3 млн. тонн.

На втором месте по грузоперевозкам железнодорожный транспорт, с помощью него было перевезено 1851,6 млн. тонн грузов, или 14,5 % от общего грузооборота. Трубопроводные перевозки составили 12,4 % от общего объёма грузооборота. И воздушным транспортом было перемещено 10 % грузов (рис. 5).

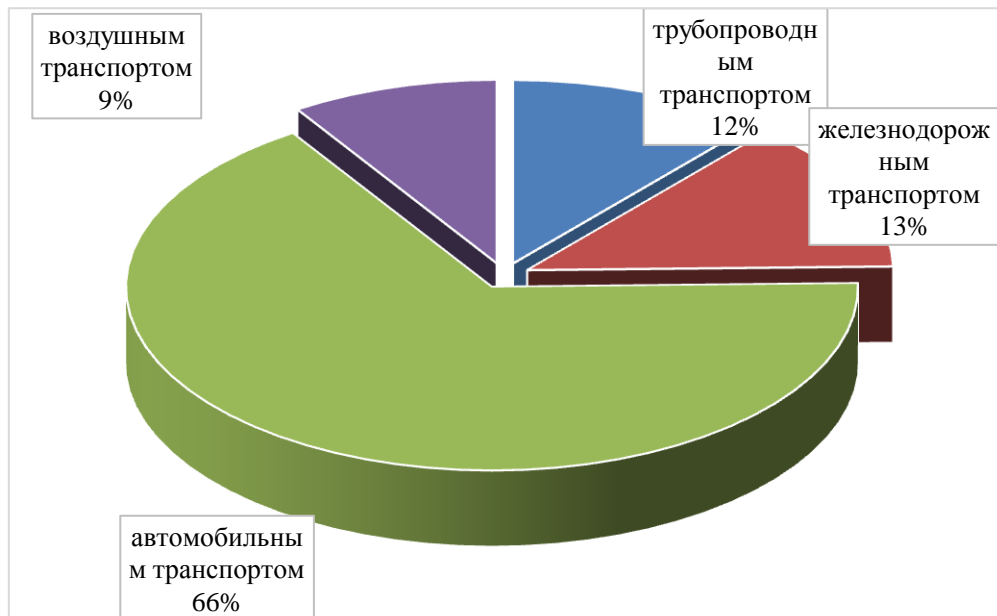


Рисунок 5 – Структура грузоперевозок по видам транспорта

Если рассматривать динамику грузоперевозок за 2018 год, то пик объемов грузоперевозок приходится на июнь-июль, далее начинается постепенное снижение объемов к уровню начала года. Совершенно иную картину можно наблюдать в 2019 году. Пик грузоперевозок приходится на январь, к марту наблюдаем резкое падение, и к концу году ситуация с грузоперевозками постепенно стабилизируется (рис. 6).

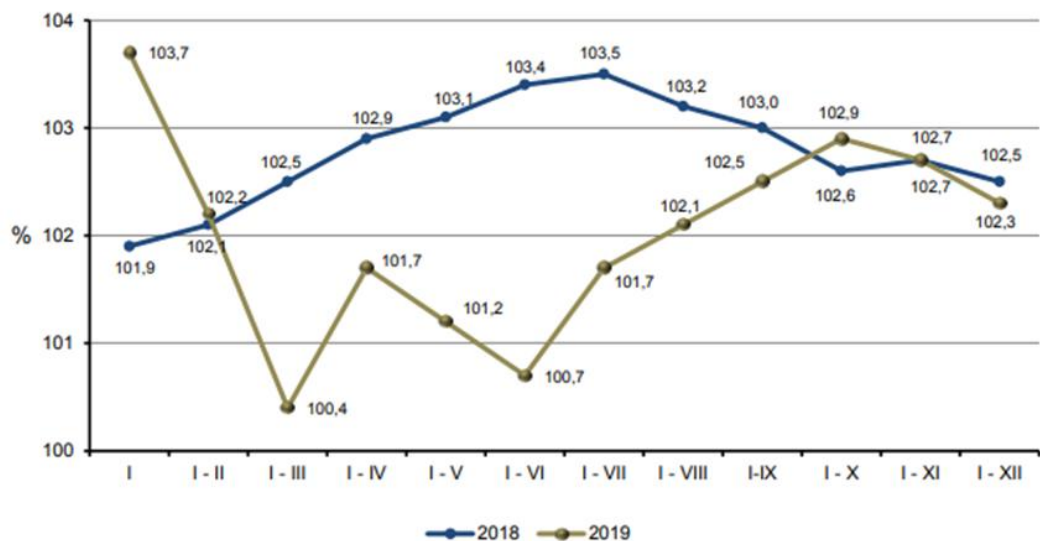


Рисунок 6 – Динамика перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) ЕАЭС (в процентах к соответствующему периоду предыдущего года)

Как в России, так и по странам ЕАЭС на конец 2019 года прослеживался негативный тренд как по объемам перевозок грузов всеми видами транспорта, так и по сокращению доли вакантных складских площадей. В следующем, 2020 году позитивных изменений в этих важных для логистического рынка секторах эксперты не ожидают.

На замедление темпов роста рынка автомобильных грузоперевозок, по мнению аналитиков, влияет снижение объемов перевезенных грузов на фоне стагнации промышленного производства и строительства, а также сокращения реальных доходов населения.

Индекс деловой активности PMI обрабатывающих отраслей за ноябрь снизился на 1,6 балла, с 47,2 до 45,6 пункта – это худший результат за последнее десятилетие. Индекс активности в сфере услуг также снизился, правда не так сильно – на 0,2 балла.

В октябре на 0,5% сократился усредненный объем промышленного производства: причины – падение спроса внутри страны и сокращение экспорта. И если сокращение экспорта объясняется торговыми войнами и ограничениями, то спад внутреннего потребления вызван, в первую очередь, снижением инвестиционной активности. Банки не торопятся выдавать кредиты предприятиям реального сектора экономики, хотя Центробанк их всячески к этому подталкивает. Из-за этого в обрабатывающих отраслях отсутствуют сколь-либо заметные проекты, позволяющие предприятиям развиваться. Результат такого положения дел – стагнация экономики.

В начале 2020 года человечество столкнулось с пандемией коронавирусной инфекции, что прямым образом повлияло не только на жизни отдельных людей, но и на мировую экономику в целом. На данный момент оценить весь ущерб пока не представляется возможным, по той причине, что об окончании пандемии еще говорить рано.

Пандемия коронавирусной инфекции внесла свои коррективы абсолютно во все сферы жизнедеятельности современных государств. Естественным образом она не могла не затронуть и Евразийский экономический союз.

Сокращение товарооборота, падение уровня экономической активности, рост безработицы и прочие негативные моменты уже стали следствием введения многочисленных карантинных мер.

В январе – марте 2020 года в целом по Евразийскому экономическому союзу наблюдалась отрицательная динамика грузооборота и пассажирооборота. Об этом говорится в статистических показателях Евразийской экономической комиссии.

Практически все участники ЕАЭС с начала распространения коронавируса постарались уменьшить транспортное передвижение через свои границы. При этом ограничения в меньшей степени коснулись деятельности транспортно-логистической отрасли, которая обеспечивает транзит грузов и поставку товаров первой необходимости.

За первый квартал снижение темпов роста отдельных социально-экономических показателей повлияло на результат работы ЕАЭС в целом. Так, объем промышленного производства по сравнению с первым кварталом предыдущего года снизился и индекс составил 101,6% (в первом квартале 2019 года по сравнению с первым кварталом 2018 года составлял 102,4%), грузооборот – 96,1% (102,2% соответственно), пассажирооборот – 96,2% (106,3% соответственно).

За последние годы произошли некоторые изменения в правилах таможенного контроля и таможенного оформления.

Так, Приказом Минэкономразвития № 504 от 04.12.2018 г. с 15.12.2018 г. устанавливается новый порядок оформления документов, подтверждающих соответствие техническим регламентам ЕАЭС. В качестве примера, можно отметить, что при подтверждении соответствия импортных товаров требованиям ТР ЕАЭС появился новый пункт, согласно которому необходимо отмечать номера деклараций на товар, по которым были ввезены образцы продукции для проведения испытаний.

Также в 2019 году Указом Президента РФ от 24.06.2019 № 290 изменен порядок перемещения по территории РФ отдельных видов сельхозпродук-

ции, сырья и продовольствия, ограниченных к ввозу на территорию РФ в рамках контрсанкционных мер.

Указ дополнен новым пунктом, в соответствии с которым разрешен ввоз на территорию РФ различных видов продукции сельскохозяйственного сектора, а также большого разнообразия видов сырья и продовольствия при осуществлении транзитных международных автомобильных и железнодорожных перевозок через территорию РФ в третьи страны в соответствии с установленным порядком. При этом требуется обеспечение их прослеживаемости с использованием системы контроля, предусматривающей применение идентификационных средств, действие которых основано на применении глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. Это обеспечит качественное отслеживание груза при необходимости, что очень важно при осуществлении транзита. Важно также наличие учетных талонов у водителей транспортных средств, которые занимаются данным видом автомобильных перевозок. Правительству РФ поручено определить перечень пунктов пропуска, которые используются для осуществления транзитных международных автомобильных перевозок и железнодорожных перевозок через третьи страны отдельных видов санкционной сельхозпродукции.

Решением Коллегии ЕЭК от 20.11.2018 № 185 утверждена форма документа об уплате таможенных пошлин, налогов в отношении товаров для личного пользования, таможенное декларирование которых осуществляется с использованием пассажирской таможенной декларации для экспресс-грузов, а также порядок заполнения документа об уплате.

Документ об уплате может быть заполнен как на бумажном носителе, так и в электронном виде. Документ об уплате в виде электронного документа заполняется в соответствии со структурой, установленной для такого документа. Документ об уплате в виде документа на бумажном носителе заполняется по форме, утвержденной данным Решением.

3.2 Анализ типичных административных правонарушений, зафиксированных при перевозках грузов автомобильным транспортом

Любые грузоперевозки – сложный логистический и технический процесс, к тому же во многом зависящий от человеческого фактора. В связи с этим при грузоперевозках часты преднамеренные и случайные правонарушения, административные и иногда уголовные. В международных грузоперевозках вероятность правонарушений удваивается, так как они связаны с таможенным контролем и оформлением грузов и транспортных средств. В данной работе приведен анализ типичных правонарушений, связанных с международными перевозками грузов.

Анализ начнем с дела № А51-17427/2019 г. Владивосток от 11 октября 2019 года. ООО «ЛОГИСТИК-В» обратилось в арбитражный суд с заявлением к Уссурийской таможне о признании незаконным и отмене постановления о назначении административного наказания по части 3 статьи 16.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях виде штрафа в размере 55000 руб.

Заявитель в обоснование требований указал, что 29.07.2019 был привлечен Уссурийской таможней к административной ответственности по части 3 статьи 16.1 КоАП РФ в связи с тем, что при декларировании товара представил недостоверные сведения о весе брутто товара, наименовании и коде товара согласно ТН ВЭД при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС.

Таможенным органом по результатам документальной проверки произведена регистрация сообщения о прибытии. В пункте пропуска в отношении указанной автомашины был выявлен риск нарушения таможенного законодательства ЕАЭС, после чего данный состав транспортных средств был помещён в ПЗТК СВХ ООО «ТЕРМИНАЛ-ДВ» для проведения фактического контроля.

03.05.2019 был проведен таможенный досмотр товара. В результате таможенного досмотра было установлено, что сведения о количестве и наименовании товара не соответствуют заявленным в ТТН.

ООО «Логистик-В», имея достаточную возможность проверить соответствие количества грузовых мест товара, со сведениями, указанными в товаросопроводительных документах, не исполнил обязанность, установленную ст. 89 ТК ЕАЭС о предоставлении таможенному органу достоверных сведений о количестве и наименованиях товара.

Таким образом, ООО «Логистик-В» совершило административное правонарушение, ответственность за которое предусмотрена ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ - сообщение таможенному органу недостоверных сведений о наименовании товара при их прибытии на таможенную территорию ЕАЭС.

ООО «ЛОГИСТИК-В» обязано было принять меры для обеспечения выполнения этих обязанностей, то есть проявить для этого необходимую заботливость и осмотрительность. Таким образом, руководствуясь статьями 167-170, 211, 229 АПК РФ, арбитражный суд решил удовлетворить требования общества с ограниченной ответственностью «Логистик-В» и отменил постановление таможни, повлекшее за собой назначение выше указанного вмененного штрафа.

Далее, рассмотрим дело № А51-7339/2019 г. Владивосток от 14 мая 2019 года.

В соответствии с постановлением таможенного органа, ИП Овсянкин И.В. был привлечен к административной ответственности по части 3 статьи 16.1 КоАП РФ, что привело к наказанию в виде штрафа в 100000 рублей. Участник ВЭД, по версии таможни, при декларировании товара предоставил недействительные документы, в которых содержались ложные сведения о наименовании товара, количестве его грузовых мест и весе брутто. Однако обвиняемый не согласен с правомерностью данных обвинений и утверждает, что не осуществлял подмену прицепов транспортных средств и ничего об этом не знает.

Устно в судебном заседании представитель заявителя указал, что предприниматель вину признаёт, просит снизить штраф либо заменить его на предупреждение, поясняет, что исключительные обстоятельства имели место

– предприниматель в связи с плохим самочувствием просил отложить проведение таможенного досмотра.

С учетом служебной записки Уссурийского таможенного поста «О проведении таможенного осмотра» о выявлении профиля риска и необходимости проведения таможенного осмотра товаров дано поручение провести таможенный осмотр товаров. На основании чего т/п МАПП Пограничный выставлены требования ООО «Вермэй» и СВХ ООО «Восточные рубежи» о проведении операций в отношении товаров и транспортных средств, которые необходимо выполнить до 12:00 21.09.2018.

Около 22:00 час. 27.09.2018 на пункт пропуска МАПП Пограничный прибыли сотрудники СОБР ДВОТ. В ходе осмотра автомашины установлено, что средства таможенной идентификации, наложенные должностным лицом т/п МАПП Пограничный и сотрудником ДВОТ, нарушены и лежат на земле возле полуприцепа с г/н АВ5232. Также установлено, что полуприцеп с г/н АВ5232 по внешним признакам не соответствует полуприцепу, ранее находившемуся под наблюдением (внешняя сторона полуприцепа имела ребристую поверхность), при этом государственный номер АВ5232 на полуприцепе остался прежним, но с явными признаками замены (государственный номер грязный, а болты крепления чистые, свежие вмятины на номере). В ходе осмотра территории СВХ полуприцеп не обнаружен.

Как позже выяснилось, прицепы были поменяны и оказались на автостоянке совершенно иной организации, где были обнаружены товары не прошедшие таможенный контроль.

Таким образом, ИП Овсянкин И.В. не выполнил требования статьи 89 ТК ЕАЭС, а именно при прибытии на таможенную территорию ЕАЭС сообщил таможенному органу недостоверные сведения о наименовании, количестве грузовых мест и весе брутто перемещаемого товара путем представления недействительных документов, и тем самым, совершил административное правонарушение, ответственность за которое предусмотрена частью 3 статьи 16.1. КоАП РФ.

Учитывая изложенное, в том числе факты привлечения заявителя к административной ответственности за аналогичные правонарушения, а также размеры штрафов, ранее наложенных на предпринимателя, суд приходит к выводу о том, что таможенным органом ИП Овсянкину И.В. назначено наказание в виде штрафа в необоснованно высоком размере (максимальном размере - 100000 рублей) при отсутствии доводов и подтверждающих их доказательств о невозможности выбора санкции в виде штрафа в пределах от 55000 до 100000 рублей.

При изложенных обстоятельствах оспариваемое постановление Уссурийской таможни от 21.03.2019 № 10716000-1859/2018 подлежит изменению в части меры наказания и замене административного штрафа в размере 100000 рублей административным штрафом в сумме 60000 рублей.

Дело № А51-10271/2018 г. Владивосток от 15 октября 2018 года

Согласно постановлению таможенного органа, Общество с ограниченной ответственностью «Про-Лог» привлечено к административной ответственности по части 3 статьи 16.1 КоАП РФ и ему назначено административное наказание в виде административного штрафа в сумме 50 000 рублей, поскольку общество сообщило в таможенный орган недостоверные сведения о весе брутто товаров. Представитель ООО «Про-Лог» заявил об отсутствии вины в данном правонарушении и впоследствии обжаловал решение суда, аргументировав тем, что перевозчик, помещая товар под процедуру таможенного транзита, не имеет права вскрывать пломбы на транзитном грузе по какой бы то ни было причине, будь то взвешивание или перекомпоновка груза.

Однако ООО «Про-Лог», являясь официальным представителем участника ВЭД и его грузоперевозчиком, все же могло проверить вес товара, что исключило бы разногласия с таможенным органом. Однако, в силу своего халатного отношения, перевозчик этого не сделал, что привело к большим издержкам при перевозке для участника ВЭД.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза обязывает перевозчика сообщать таможенному органу полный перечень необходимых сведений, среди которых наименование товара, его вес брутто, объем, который он занимает, а также количество мест груза и маркировку этих мест.

Таким образом, данный анализ административных правонарушений показал, что типичными административными правонарушениями являются нарушения, связанные с преднамеренным или непреднамеренным недостоверным декларированием товара, связанным с его характеристиками (вес, наименование и количество). Для предотвращения таких правонарушений действует система таможенного контроля, выявляющая их еще на стадии документального оформления.

3.3 Грузоперевозки на территории Дальневосточного таможенного управления за 2018-2019 годы: основные тенденции и изменения

Приведенные ниже сводные статистические данные предоставлены Дальневосточным таможенным управлением, а именно Благовещенской таможней. Полученная статистика основана на сравнительных показателях оперативной работы таможенных постов Благовещенской таможни.

Важно заметить, что в соответствии с приказом ФТС России от 26.09.2012 № 1922 «О совершенствовании структуры и таможенных органов, расположенных в Дальневосточном федеральном округе» с 26 декабря 2012 года произошла реорганизация Благовещенской и Якутской таможен путем присоединения Якутской таможни к Благовещенской.

Приказ ФТС России от 20 марта 2015 года № 438 включает такие административные районы Амурской области как Магдагачинский, Селемджинский, Мазановский, Зейский, Тындинский, Сковородинский и Шимановский, а также города Зея, Шимановск, Тында, ЗАТО Углегорск, в регион деятельности Нерюнгринского таможенного поста Благовещенской таможни.

На данный момент деятельность Благовещенской таможни охватывает территорию Амурской области и Республики Саха (Якутия). Данная террито-

рия относится к самому крупному административному субъекту Российской Федерации.

Перейдем к рассмотрению статистики. Сравнительные показатели оперативной работы Благовещенской таможни за 2018 - 2019 гг. представлены в Таблице 6.

Таблица 6 – Сравнительные показатели оперативной работы Благовещенской таможни за 2018 - 2019 гг

№	Наименование показателей	ед. изм.	2018 г.			2019 г.			%%		
			из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего
1.	Количество ДТ	шт.	1 691	3 818	5 509	482	4 179	4 661	-71	9	-15
	кол-во ДТ (учитываемых в таможенной статистике)	шт.	1 138	3 762	4 900	391	3 984	4 375	-66	6	-11
2.	Оформлено грузов (нетто)	тыс тонн	495,0	75,5	570,5	83,7	84,3	168,0	-83	12	-71
4.	Пропущено граждан	чел	265395	270951	536346	295069	301346	596415	11	11	11
	российских	чел.	152067	152521	304588	172761	173189	345950	14	14	14
	иностраннх	чел.	113328	118430	231758	122308	128157	250465	8	8	8
5.	Транспортные средства (всего)	ед.	20 367	16 351	36 718	12 396	12 884	25280	-39	-21	-31
	а/м грузовые	ед.	11 798	11 743	23 541	7 808	7 907	15 715	-34	-33	-33
	автобусы	ед.	484	484	968	569	569	1 138	18	18	18
	суда речные (включая СВП)	ед.	1 226	1 012	2 238	959	960	1 919	-22	-5	-14
	ж/д вагоны	ед.	3 689	0	3 689	18	0	18	-100	0	-100
	контейнеры	ед.	2 991	2 954	5 945	2 885	3 306	6 191	-4	12	4
	самолеты	ед.	179	158	337	157	142	299	-12	-10	-11

Общее количество зарегистрированных декларация в 2019 году составило 4661 шт., что на 15 % меньше чем в предыдущем году. За анализируемый период 2019 года было оформлено 168 тыс. тонн, в процентном соотношении это на 71 % меньше чем за аналогичный период 2018 года.

В общем объеме пропущенных транспортных средств преобладают грузовые автомобили, в январе-декабре 2019 года таких зарегистрировано 15715 единиц, что на 33 % меньше чем за аналогичный период 2018 года.

Снижение перевозок по отдельным таможенным постам снилась по причине снижения объемов перевозки лесачпти на 20%: это обусловлено падением спроса на внешнем и внутреннем рынках, а также введением квот на вывоз древесины из ДФО.

Таблица 7 – Сравнительные показатели оперативной работы таможенного поста Благовещенский за 2018-2019 гг.

№	Наименование показателей	ед. изм.	2018 г.			2019 г.			%%		
			из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего
1.	Количество ДТ	шт.	42	814	756	81	179	660	49	0	2
	кол-во ДТ (учитываемых в таможенной статистике)	шт.	68	762	430	90	984	374	42		1
2.	Оформлено грузов (нетто)	тыс. тонн	52,2	5,5	27,7	2,7	4,3	66,9	67	2	49
3.	Стоимость грузовых отправок	млн. долл.	8,1	38,6	26,7	2,1	89,7	11,8	75	09	8
4.	Пропущено граждан	чел.	34702	40847	75549	62960	69778	32738	2	2	2
	российских	чел.	24060	25118	49178	42696	43750	86446	5	5	5
	иностраннх	чел.	10642	15729	26371	20264	26028	46292			
5.	Транспортные средства (всего)	ед.	3 992	3 686	7 678	0 529	1 050	1 579	25	19	22
	а/м грузовые	ед.	357	302	8 659	208	307	2 515	34	32	33
	автобусы	ед.	84	84	68	68	68	136	7	7	7
	суда речные (включая СВП)	ед.	160	46	54	68	69	737	25	8	2
	ж/д вагоны	ед.									
	контейнеры	ед.	991	954	945	885	306	191	4	2	

Благовещенским таможенным постом за период январь-декабрь 2019 года оформлено 4660 таможенных деклараций, что на 2 % меньше аналогичного периода 2018 года. Всего за период январь-декабрь 2019 года оформлено 166,9 тыс. тонн грузов, из них вывоз из России составил 82,7 тыс. тонн, ввоз – 84,3 тыс. тонн. В 2019 году пропущено транспортных средств количестве 21579 ед., что на 22 % меньше аналогичного периода 2018 года. Из них из России выехало 10529 ед., въехало – 11050 ед.

Из общего числа зарегистрированных транспортных средств наибольшую долю составляют грузовые автомобили, их доля за период 2019 года составила 58 %, доля контейнеров составила 29 %, суда речные и автобусы – 8 % и 5 % соответственно (рис. 7).

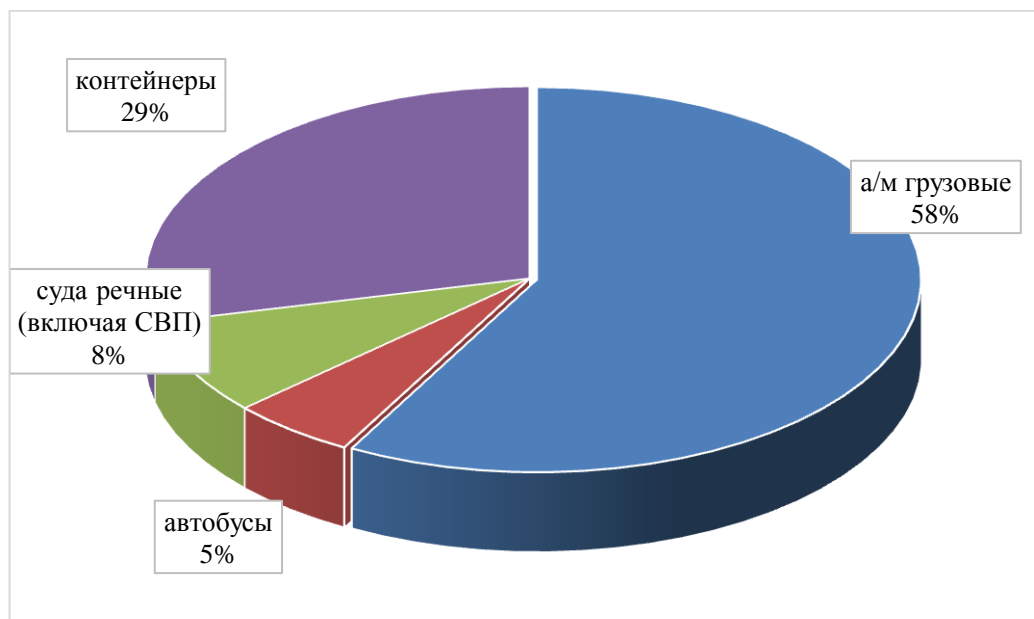


Рисунок 7 – Структура перевозок Благовещенского таможенного поста по виду транспорта за январь-июль 2019 года

Далее рассмотрим оперативные показатели работы таможенного поста Поярковский. период исследования 2018-2019 годы (табл. 8).

Поярковским таможенным постом за 2019 год всего было оформлено 1 декларация на товары, в 2018 году 355 штук. В 2019 году оформлена 1 тыс. тонн грузов, в то время как за аналогичный период 2018 года было оформлено 141,9 тыс. тонн.

Таблица 8 – Сравнительные показатели оперативной работы таможенного поста Поярковский за 2018-2019 гг.

№	Наименование показателей	ед. изм.	2018 г.			2019 г.			%%		
			из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Все-го	из РФ	в РФ	Все-го
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Количество ДТ	шт.	351	4	355	1	0	1	-100	-100	-100
	кол-во ДТ	шт.	217	0	217	1	0	1	-100	0	-100

	(учитываемых в таможенной статистике)										
2.	Оформлено грузов (нетто)	тыс. тонн	141,9	0,0	141,9	1,0	0,0	1,0	-99	0	-99

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3.	Стоимость грузовых отправок	млн. долл.	12,1	0,0	12,1	0,1	0,0	0,1	-99	0	-99
4.	Пропущено граждан	чел.	2 967	2 937	5 904	2 514	2 565	5 079	-15	-13	-14
	российских	чел.	1 643	1 643	3 286	1 294	1 293	2 587	-21	-21	-21
	иностран-ных	чел.	1 324	1 294	2 618	1 220	1 272	2 492	-8	-2	-5
5.	Транспорт-ные сред-ства (всего)	ед.	4 581	2 507	7 088	1 709	1 691	3 400	-63	-33	-52
	а/м грузо-вые	ед.	2 441	2 441	4 882	1 600	1 600	3 200	-34	-34	-34
	автобусы	ед.	0	0	0	1	1	2	0	0	0
	суда реч-ные (вклю-чая СВП)	ед.	65	66	131	90	90	180	38	36	37
	ж/д вагоны	ед.	2 075	0	2 075	18	0	18	-99	0	-99
	контейнеры	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0

В 2019 году было зарегистрировано 3400 ед. транспортных средств, из них 1691 въехало в Россию, 1709 выехало. За 2018 год общее количество зарегистрированных транспортных средств было в два раза больше и составило 7088 ед. Наибольшую долю в структуре транспортных средств по-прежнему составляют грузовые автомобили.

Таблица 9 – Сравнительные показатели оперативной работы таможенного поста Аэропорт Благовещенск за 2018-2019 гг.

№	Наименование показателей	ед. изм.	2018 г.			2019 г.			% %		
			из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Количество ДТ	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	Оформлено грузов нетто	тыс. тонн	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Стоимость грузовых отправок	млн. долл.	0	0	0	0	0	0	0	0	0

4.	Пропущено граждан	чел.	20728	20682	41410	22411	22306	44717	8	8	8
	российских	чел.	20728	20661	41389	22411	22306	44717	8	8	8
	иностранных	чел.	0	21	21	0	0	0	100	0	100

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5.	Транспортные средства (всего)	ед.	85	83	168	82	80	162	-4	-4	-4
	а/м грузовые	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	автобусы	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	суда речные (включая СВП)	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ж/д вагоны	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	контейнеры	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	самолеты	ед.	85	83	168	80	80	162	-4	-4	-4

В 2019 году таможенный пост Аэропорт пропустил 22306 человек, из них из России вылетело 22411 человек, в Россию – 22306 человек. В 2018 году общее количество пропущенных граждан было меньше на 8 % и составило 41410 человек. Из них иностранных граждан 21 человек. Общее количество пропущенных самолетов за 2019 год составило 162 ед., что на 4 % меньше чем в 2018 году – 168 ед.

Таблица 10 – Сравнительные показатели оперативной работы таможенного поста Нерюнгринский за январь-декабрь 2018-2019 гг.

№	Наименование показателей	ед. изм.	2018 г.			2019 г.			%%		
			из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Количество ДТ	шт.	398	0	398	0	0	0	-100	0	-100
2.	Оформлено грузов	тыс. тонн	100,9	0	100,9	0	0	0	-100	0	-100
3.	Стоимость грузовых отправок	млн. долл.	11,7	0	11,7	0	0	0	-100	0	-100
4.	Пропу-	чел.	0	0	0	6	5	11	-100	100	-100

	щено граждан										
	россий-ских	чел.	0	0	0	2	2	4	100	100	100
	ино-странных	чел.	0	0	0	4	3	7	100	100	100

Продолжение таблицы 10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5.	Транс-портные средства (всего)	ед.	1615	0	1615	3	80	83	-100	0	-95
	а/м грузо-вые	ед.	0	0	0	0	41	41	0	0	0
	автобусы	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	суда реч-ные (включая СВП)	ед.	1	0	1	1	1	2	0	100	100
	ж/д ваго-ны	ед.	1614	0	1614	2	38	40	-100	0	-98
	контейне-ры	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	самолеты	ед.	0	0	0	0	0	0	0	0	0

В 2019 году таможенным постом Нерюнгринский не было зарегистрировано ни одной товарной декларации. В 2018 году количество составило 398 шт. Так же в 2019 году не было оформленных грузов, в 2018 году было оформлено 100,9 тыс. тонн грузов, тогда стоимость грузовых отправок составила 11,7 млн. долл.

За 2019 год было оформлено 83 ед. транспортных средств, что на 95 % меньше чем в 2018 году, тогда количество зарегистрированных транспортных средств составило 1615 ед. из них 1614 ед. ж/д вагоны и 1 ед. речного судна. В 2019 году количество речных судов составило 1 ед., грузовых автомобилей 41 ед., ж/д вагонов – 40 ед.

Таблица 11 – Сравнительные показатели оперативной работы таможенного поста Якутский за январь-декабрь 2018-2019 гг.

№	Наименование показателей	ед. изм.	2018 г.			2019 г.			%%		
			из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего	из РФ	в РФ	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Количество ДТ	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	кол-во ДТ	шт.	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	(учитываемых в таможенной статистике)										
2.	Оформлено грузов (нетто)	тыс. тонн	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Продолжение таблицы 11

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3.	Стоимость грузовых отправок	млн. долл.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Пропущено граждан	чел.	6998	6485	13483	7178	6692	13870	3	3	3
	российских	чел.	5636	5099	10735	6358	5838	12196	13	14	14
	иностран-ных	чел.	1362	1386	2748	820	854	1674	-40	-38	-39
5.	Транспорт-ные сред-ства (всего)	ед.	94	75	169	75	62	137	-20	-17	-19
	Самолеты	ед.	94	75	169	75	62	137	-20	-17	-19

Как видно из таблицы, за 2019 год таможенный пост Якутский пере-секли 13870 человек, из них 7178 чел. из России, 6692 – в Россию. В 2018 го-ду количество зарегистрированных граждан было меньше на 3 % и составило 13483 человека. Из них российских граждан 10735 человек, иностранных – 2748 человека.

Количество зарегистрированных транспортных средств за 2019 год со-ставило 137 ед., из них 100 % самолеты. В 2018 году зарегистрированных са-молетов было больше на 19 % и составило 169 ед. Остальных транспортных средств, зарегистрированных при перемещении таможенного поста, не было.

Для формирования общей картины работы Благовещенской таможни сведем показатели объема оформленных грузов по всем таможенными по-стам в одну таблицу (табл. 12).

Таблица 12 – Объем оформленных грузов по Благовещенской таможне за 2018-2019 гг., млн. тонн

%	Таможенный пост	2018 г.	%	2019 г.	%	Абсол. откл.	Относит. откл.
1	Благовещенский	327,7	57,4	166,9	99,3	-160,8	-49,1
2	Поярковский	141,9	24,9	1,0	0,6	-140,9	-99,3
3	Аэропорт	0	0,0	0	0,0	0	0,0
4	Нерюнгринский	100,9	17,7	0	0,0	-100,9	-100,0
5	Якутский	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Итого	570,5	100,0	168,0	100,0	-402,5	-70,6

Общий объем грузов, обработанных Благовещенской таможней в 2019 году, составил 168,0 млн тонн, что на 70,6% меньше, чем в предыдущем году, когда этот объем составлял 570,5 млн тонн. По всем показателям работы таможенных постов 2018 год был более продуктивным, а экономический кризис затронул 2019 год. Так, в 2019 году почти весь объем грузооборота был выполнен Благовещенским таможенным постом-99,3 %, а оставшиеся 0,6% - Поярковским таможенным постом

В 2018 году показатели были более позитивными: Благовещенский таможенный пост выполнил 57,4 % объема по грузообороту, 24,9 % было выполнено Поярковским таможенным постом, 17,7 % – Нерюнгринским (рис. 8).

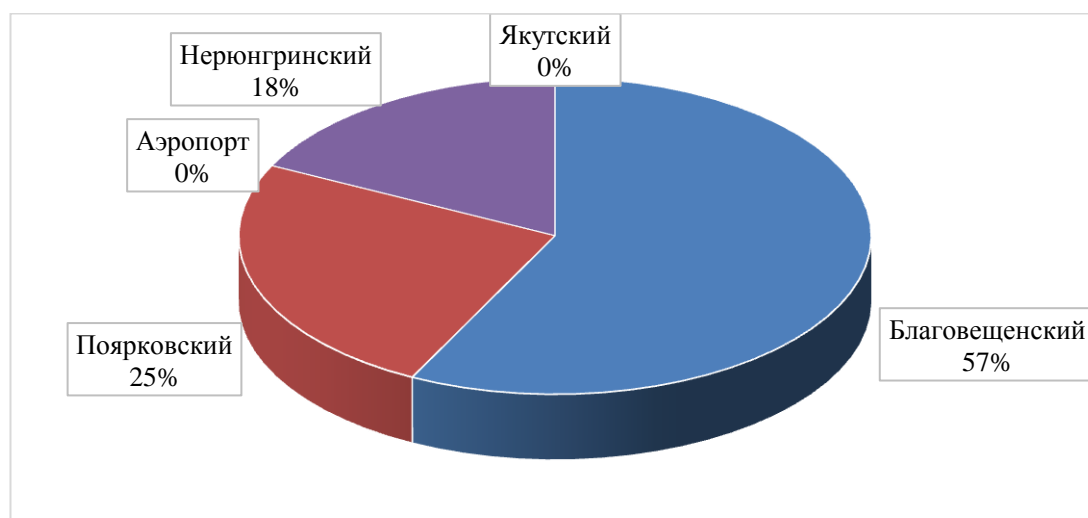


Рисунок 8 – Структура выполнения объема грузоперевозок Благовещенской таможней за 2018 год

Проведя анализ работы таможенных постов Благовещенской таможни мы отметили что практически по всем таможенным постам наблюдается падение грузооборота, что объясняется спадом производства не только по ДФО, но и по всей России.

Снижение объемов грузоперевозок объясняется не только спадом производства. Несмотря на торговые ограничения, российская экономика тесно связана с экономикой мировой. А глобальные тенденции тревожны: к примеру, данные опроса GECS свидетельствуют о самом низком за последние 8 лет уровне экономической уверенности. Отсутствие роста демонстрируют индексы PMI в США и Евросоюзе.

Основным фактором, негативно влияющим на мировую экономику, аналитики называют торговую войну между США и Китаем. Эксперты уверены: когда Вашингтон и Пекин смогут найти общий язык, ситуация стабилизируется. Но до тех пор рынки замерли в ожидании; в их числе – российский рынок нефти, экспорт которой в ноябре упал на 4,2% в сравнении с АППГ. Это сказалось на объеме железнодорожных перевозок сырья.

Транспортная инфраструктура Дальнего Востока способствует развитию практически всех видов транспорта, однако темпы развития Дальневосточного федерального округа, связанные в первую очередь со строительством крупных промышленных объектов в регионе, опережает темпы развития транспорта и его инфраструктуры.²²

Основными железнодорожными магистралями для Дальнего Востока являются Транссибирская и Байкало-Амурская. В настоящее время значительно загруженной остается Транссибирская магистраль, по-прежнему служащая важнейшей артерией грузоперевозок на востоке России – ее пропускная способность ежегодно достигает показателя в 100 млн. тонн в год. Грузоперевозки по БАМу также значительны. И если в ближайшее время инфраструктура вышеперечисленных магистралей не будет приведена в качествен-

²²Соловова, Е. М. Экономические проблемы ДВФО. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока / Е. М. Соловова, С. В. Пономарев. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2017. — № 21 (155). — С. 241-244.

ное состояние, эквивалентное объемам грузоперевозок, то это может привести к существенному снижению объемов перевозимых грузов.

Воздушный транспорт в последние десятилетия приобретает все большее значение в глобальном масштабе и в масштабе отдельной страны и региона. Что касается Дальнего Востока России, то доля использования воздушного транспорта в регионе в общей структуре использования транспортных средств составляет около 38 %. И это достаточно большая часть в сравнении с другими регионами. Существует ряд факторов, которые сдерживают развитие воздушных грузоперевозок на Дальнем Востоке. К таким можно отнести: устаревший самолетный парк, высокие цены на топливо и пр.

В результате банкротства авиакомпании «Трансаэро» для Дальнего Востока возникли новые препятствия, которые были связаны с поиском альтернативных перевозчиков. Компанией «Аэрофлот» были выделены суда, но и они не смогли обеспечить в полном объеме авиаперевозки, поэтому для осуществления грузоперевозок по маршруту Владивосток-Москва были привлечены самолеты иных авиакомпаний.

Но есть и другие немаловажные проблемы в транспортном сегменте экономики, и в частности проблемы, непосредственно связанные с автотранспортом. Так, отмечается проблема качественного исполнения крупных автомобильных дорог Дальневосточного региона, не соответствующих нормативам, что к сожалению, уже становится нормой для местных пользователей этих дорог и логистических компаний, действующих на территории. Зачастую такое состояние дорог объясняется недобросовестной работой дорожных компаний.²³

Подытоживая 2017 год, аналитики назвали основные страны-контрагенты российского Дальнего Востока, ими являются:

- Китай (на его долю приходится 27,2% дальневосточного товарооборота в стоимостном выражении);

²³ Олдаковский В.Н., Семченко А.А. Проблемы формирования логистических цепей на Дальнем Востоке // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. LXIX-LXX междунар. науч.-практ. конф. № 2(65). – Новосибирск: СибАК, 2017. – С. 62-65.

- Республика Корея (24,9 %);
- Япония (18,9%).

Таким образом, торговый товарооборот со странами АТР для Дальнего Востока России составляет более 75% в стоимостном выражении. Действующая ныне «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» указывает на увеличение объемов товарного оборота между странами-соседями, а следовательно и грузоперевозок.

В 2017 г. на Дальнем Востоке был основан Дальневосточный центр поддержки китайских инвесторов, основной целью которого является дальнейшее совершенствование механизмов международного экономического сотрудничества КНР и российского Дальнего Востока. Также в 2017 году был создан Российско-китайский фонд развития регионов, на функционирование которого была выделена немалая сумма в 100 млрд юаней.

Российско-китайское сотрудничество в области транспорта регламентируется рядом документов, закрепляющих порядок функционирования отдельных его видов, элементов транспортной инфраструктуры при осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров и т. д.

Учитывая многолетний опыт грузоперевозок между Китаем и Российской Федерацией, транспортно-транзитная система заметно развивается. Существующие крупные логистические компании – дочерние предприятия ОАО «РЖД» - ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД-Логистика» активно развивают как транзитные перевозки по территории страны, так и доставке импортируемых и экспортируемых грузов по большому спектру направлений, включая Транссибирскую железнодорожную магистраль, Северный коридор ТАЖМ, а также морские порты и сухопутные переходы на востоке страны (российско-китайская граница).

То есть, как видим, крупнейшие транспортные компании своими силами развивают перевозки, и преследуя свои цели, осуществляют цели государства в целом. Для поддержания таких новшеств, представляется, что основным направляющим эволюции российско-китайских отношений в сфере

грузоперевозок должна стать грамотная совместная работа административных служб по сокращению бюрократических отношений. В первую очередь, это касается помещения под различные таможенные процедуры, соблюдения порядка таможенного контроля, а также мер тарифного и нетарифного регулирования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В первой главе выпускной квалификационной работы была рассмотрена нормативно-правовая база, регулирующая таможенный контроль транспортных средств, осуществляющих международные перевозки. Рассмотрены основные правовые документы, регулирующие все процессы, связанные с международными перевозками, ограничивающие целый спектр действий по перевозке грузов между странами – членами ЕАЭС. Также немалое внимание уделено структурному составу инстанций и порядку их функционирования.

Глава 48 Таможенного кодекса ЕАЭС регулирует алгоритмы перемещения транспортных средств в процессе международных перевозок, временного ввоза транспортных средств на таможенную территорию и вывоза с нее, временного ввоза оборудования и запасных частей, а также таможенного декларирования всего выше перечисленного, а в общих положениях Кодекса дается ряд определений, касающихся международных перевозок, в частности средств транспорта.

Во второй главе было рассмотрено изменение структуры импорта и экспорта в России, где мы выяснили, что спад в экономике, активно обозначившийся в уже России более десятилетия назад, приобрел определенность показателей. Экономические явления привели к спаду объемов личного потребления населения страны на 16% и снижению инвестиционных объемов на 12% в 2018 году, объемы экспортируемых товаров выросли на 72 %, однако это произошло в основном за счет снижения объемов импорта, что привело к сдерживанию падения ВВП с показателем в 3,7 %.

В России на данный период времени наметилась тенденция к уменьшению скорости понижения показателей импорта, - в феврале объемы импортируемых товаров сократились на 17 % в долларовом выражении, объемы товаров, поставляемых на экспорт – на 30 %. В данной структуре экспорта России как всегда большую долю составляют минеральные продукты в сыром и частично обработанном виде. Их составляющая в общем объеме экспорта значи-

тельно увеличилась с 48 % в 2000 году до 71 % в 2016 году, однако за 2017-2018 годы доля минеральных продуктов в объеме экспорта уменьшилась на 10 5%. Если быть точными, то показатель опустился до отметки 64 %, это можно объяснить непредвиденным падением цены на разные энергоресурсы.

Продолжающийся в настоящее время кризис сопровождается значительным и долговременным снижением цен на энергоресурсы, при этом активно вводились санкции, что оказало непосредственное влияние на снижение объемов и структурных составляющих торговли между странами. В этом процессе огромную роль сыграли следующие основные факторы:

- снижение цен на нефть,
- девальвация валюты,
- политические и экономические санкции в отношении России и ответная реакция нашей страны в отношении стран, вводящих санкционный режим.

В третьей главе проведен анализ основных тенденций грузоперевозок на территории ЕАЭС. В течение 2019 года общий объем международных грузоперевозок между странами – членами ЕАЭС составил 12 755,6 млн. тонн, увеличившись на 2,8% по сравнению с предыдущим годом.

Наибольшую долю в грузоперевозках по странам ЕАЭС составляет Россия, объем ее грузоперевозок в 2019 году составил 8134,0 млн. тонн, прирост к прошлому году составил 101,7 %. На втором месте по грузоперевозкам находится Казахстан. По видам грузоперевозок в странах ЕАЭС преобладает автомобильный транспорт, так в 2019 году автомобильным транспортом было перевезено 9192,4 млн. тонн грузов, то есть 72 % от общего объема перевезенных грузов.

Как в России, так и по странам ЕАЭС на конец 2019 года прослеживался негативный тренд как по объемам перевозок грузов всеми видами транспорта, так и по сокращению доли вакантных складских площадей. В следующем, 2020 году позитивных изменений в этих важных для логистического рынка секторах эксперты не ожидают.

На замедление темпов роста рынка автомобильных грузоперевозок, по мнению аналитиков, влияет снижение объёмов перевезённых грузов на фоне стагнации промышленного производства и строительства, а также сокращения реальных доходов населения.

В начале 2020 года человечество столкнулось с пандемией коронавирусной инфекции, что прямым образом повлияло не только на жизни отдельных людей, но и на мировую экономику в целом. На данный момент оценить весь ущерб пока не представляется возможным, по той причине, что об окончании пандемии еще говорить рано.

В январе – марте 2020 года в целом по Евразийскому экономическому союзу наблюдалась отрицательная динамика грузооборота и пассажирооборота. Об этом говорится в статистических показателях Евразийской экономической комиссии.

Так же была рассмотрена статистика грузоперевозок Дальневосточного таможенного управления за 2018-2019годы. Мы выяснили, что общее количество зарегистрированных декларация в 2019 году составило 4661 шт., что на 15 % меньше чем в предыдущем году. За анализируемый период 2019 года было оформлено 168 тыс. тонн, в процентном соотношении это на 71 % меньше чем за аналогичный период 2018 года. В общем объеме пропущенных транспортных средств преобладают грузовые автомобили, в январе-декабре 2019 года таких зарегистрировано 15715 единиц, что на 33 % меньше чем за аналогичный период 2018 года.

Снижение перевозок по отдельным таможенным постам снилась по причине снижения объемов перевозки леса почти на 20%: это обусловлено падением спроса на внешнем и внутреннем рынках, а также введением квот на вывоз древесины из ДФО.

Общий объем оформленных грузов по Благовещенской таможне в 2019 году составил 168,0 млн. тонн, что на 70,6 % меньше чем в предыдущем году, тогда объём составил 570,5 млн. тонн. По всем показателям работы таможенных постов 2018 год был более продуктивным, в 2019 году сказался эконо-

мический кризис.

Проведя анализ работы таможенных постов Благовещенской таможни, мы отметили что практически по всем таможенным постам наблюдается падение грузооборота, что объясняется спадом производства не только по ДФО, но и по всей России.

1. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 (ред. от 08.05.2015). / Официальный сайт Евразийской экономической комиссии.
2. Таможенный кодекс Таможенного союза» (ред. от 08.05.2015) (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17)
3. Соглашение от 21.05.2010 г. «О предоставлении и об обмене предварительной информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза».
4. Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа для внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза».
5. Решение Комиссии таможенного Союза от 28.05.2010 № 299 (ред. от 25.10.2016) «О применении санитарных мер в Таможенном союзе».
6. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 (ред. от 31.01.2017) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза».
7. Решение Комиссии таможенного союза от 18.11.2010 г. № 511 (ред. от 01.11.2016) «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых транспортных средств международной перевозки»
8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195 ФЗ (ред. от 17.04.2017). // Российская газета. – N 256, – 2001.

9. Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 28.03.2017) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. – N 80. – 2002.

10. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 05.04.2016) «О техническом регулировании» // Российская газета. – N 245. – 2002.

11. Федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 28.12.2016) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» // Российская газета. – N 269. – 2010.

12. Постановление Правительства РФ от 02.03.2005 № 111 (ред. от 17.06.2015) «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности» // Российская газета. – N 54. – 2005.

13. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – N 48. – ст. 5620. – 2008.

14. Приказ ФТС РФ от 22.09.2010 № 1746 «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами» // Российская газета. – N 234. – 2010.

15. Приказ ФТС России от 01.06.2011 № 1157 (ред. от 14.04.2014) «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом». / Таможенные ведомости. –N 8. – 2011 (извлечение).

16. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске

лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» / Собрание законодательства РФ. – № 48. – ст. 5620. – 2008.

17. Приказ ФТС РФ от 22.09.2010 № 1746 «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами» / Российская газета. – № 234. – 2010.

18. Алямкин, С.Н. Реализация функций таможенных органов Российской Федерации на современном этапе / С.Н. Алямкин // Мир науки и образования. – 2015. – № 4. – С. 22-23.

19. Басенко, А.М. Конвенции и соглашения, регулирующие международные перевозки / А.М. Басенко, С.В. Вишнякова. – Ростов-на-Дону: РГЭУ, 2016. – 163 с.

20. Доклад Аналитического центра «Вхождение России в социально-экономический кризис: тенденции 2015 года и сравнительный анализ», октябрь 2019 г.

21. Дальневосточной таможенное управление. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dvtu.customs.ru/folder/135001>– обращения 15.04.2020.

22. Дубровина, О.В., Плотников А.С. Модель международного сотрудничества Амурской области с регионами Китая / О.В. Дубровина, А.С. Плотников // Власть. – 2019. – №5. – С. 114-117.

23. Костин, А. А. Современные тенденции развития системы таможенного контроля / А.А. Костин, О.В. Костина // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – 132-136 с.

24. Лаптев, Р. А., Солодухина О. И. Организация таможенного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок / Р.А. Лаптев // Молодой ученый. – 2015. – № 11. – С. 889–892.

25. Соловова, Е. М. Экономические проблемы ДВФО. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока / Е. М. Соловова, С. В. Пономарев. // Молодой ученый. – 2017. – № 21 (155). – С. 241-244
26. Олдаковский, В.Н., Семченко, А.А. Проблемы формирования логистических цепей на Дальнем Востоке / В.Н. Олдаковский, А.А. Семченко // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. LXIX-LXX междунар. науч.-практ. конф. № 2(65). – Новосибирск: СибАК, 2017. – С. 62-65.
27. Тарасова, О.В., Панкова, Ю.В. Двухуровневая оценка крупных транспортных проектов Дальнего Востока / О.В. Тарасова, Ю.В. Панкова // Проблемы развития территории. – 2019. – № 2 (100). – С. 67-79.
28. Федеральная таможенная служба. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru> – 14.05.2020.
29. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru> – 14.05.2020.
30. ФТС России: результаты постконтроля за 2018 год. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru> – 14.05.2020.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Транзитная таможенная декларация

ДЕКЛАРАЦИЯ НА ТОВАРЫ

А 10129020/260719/0004562



2 Отправитель/Экспортер № СМ. ГРАФУ 14 ДТ		1 ДЕКЛАРАЦИЯ ИМ 1 80 ЭД	
8 Получатель № ООО «МИЛКА» МОНГОЛИЯ, Р-ОН СОНГИНОХАЙРХАН, Г. УЛАН-БАТОР, УЛ. МИРА 11 КВАРТАЛ ЗД, 127/2		9 Лицо, ответственное за финансовое урегулирование № СМ. ГРАФУ 14 ДТ	
14 Декларант № 7728382685/772801001 ООО "ЛУЧИК" РОССИЯ, МОСКВА, Г.МОСКВА, УЛ.ПРОФСОЮЗНАЯ, Д. 19,Оф.1А 1177748158721		15 Страна отправления РОССИЯ	
18 Идентификация и страна регистрации трансп. средства при отправлении/прибытии 1: ЖД ВАГОН		19 Конт. 0	
21 Идентификация и страна регистрации активного трансп. средства на границе :		22 Валюта и общая сумма по счету RUB	
25 Вид транспорта 20 на границе		26 Вид транспорта 20 внутри страны	
29 Орган въезда/выезда		30 Местонахождение товаров 99, 10129020, РФ МОСКВА, ЯРОСЛАВСКОЕ БАГАЖНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ, 20	
31 Грузовые места и описание товаров Марировка и количество - Номера контейнеров - Количество и отличительные особенности 1-СЕПАРАТОРЫ МОЛОЧНЫЕ, ВОЗВРАЩАЮТСЯ ПОСЛЕ ГАРАНТИЙНОГО РЕМОНТА: СМ.ДОПОЛНЕНИЕ 2-1, CS-1		32 Товар № 1 33 Код товара 8421110000 C	
44 Дополнит. информация/Представл. документы 02022/0 А103536 ОТ 31.07.19 03011/0 03/04/28 ОТ 03.04.18 03012/0 ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ОТ 03.04.18 03012/0 ДОП.СОГЛАШЕНИЕ 1 ОТ 25.01.19 03012/0 ДОП.СОГЛАШЕНИЕ 2 ОТ 25.01.19 03012/0 ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ОТ 24.07.19, СМ.ДОПОЛНЕНИЕ		34 Код страны происх. a1 RU b1 725.500	
47 Исчисление платежей Вид Основы начисления Ставка Сумма СП 1010 750РУБ 750.00 ИУ		35 Вес брутто (кг) 725.500	
52 Гарантия недействительна для D 10 07.08.19 12:19:10 245		36 Преференция OO----	
51 Предлагаемые органы (и страна) транзита		37 ПРОЦЕДУРА 3110 044 675.000	
54 Место и дата 10 ВЫПУСК ТОВАРОВ РАЗРЕШЕН АДИН АЛЕКСЕЙ МАРТОВИЧ №1 1.40- 245 АДИН АЛЕКСЕЙ МАРТОВИЧ 07.08.19 СКОРРЕКТИРОВАНЫ ГРАФЫ: 44. 15.15А ПО Т №1 6.00- 412 КОКИН ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ 05.08.19 ПРОВЕРЕНО 6.01- 12129020/062819/000759 05.07.19 422 КОКИН ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ 05.08.19 6.99- 412 КОКИН ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ 06.08.19 ЗАВЕРШЕНО		38 Вес нетто (кг) 675.000	
		40 Общая декларация/Предшествующий документ ГРУЗОВАЯ ТАМОЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ 10129020/150419/0002346 / 1	
		41 Дополнит. единицы 1 / ШП / 796	
		42 Цена товара	
		43 Код МОС	
		44 Статистическая стоимость 20124.39	
		45 Таможенная стоимость	
		46 Статистическая стоимость 20124.39	
		47 Резвизиты склада	
		48 Отсрочка платежей В ПОДРОБНОСТИ ПОДСЧЕТА 1010-750.00-643-7728362785	
		49 Резвизиты склада	
		53 Орган (и страна) назначения 2-11001/0 ФАТЛИЕВА ХАДЖАТ МАГОМЕДОВА ПАСПОРТ 81 13 567890 ОТ 03.02.2001, ОБЛАСТЬ ЧЕЛЯБИНСКАЯ, Г.ЧЕЛЯБИНСК, П.ОБЛАСТНОГО ЦЕНТРА 256595900, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР 3-11003/0 ПРИКАЗ 2 ОТ 12.03.17 ДО 17.02.21	

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

----- Товар № 1 -----

К ГРАФЕ 44

04011/0 1 от 15.02.17
 04011/0 Б/Н от 15.02.17
 04011/0 1 от 17.02.17
 04011/0 Б/Н от 17.02.17
 04011/0 Б/Н от 08.02.18
 04021/0 9 от 30.05.19
 04021/0 10 от 30.05.19
 04022/0 Б/Н от 04.05.18
 09020/0 БН1 от 25.01.19
 09022/0 Б-Н от 03.04.18
 09023/0 1 от 18.01.19
 09023/0 БН от 18.01.19
 09023/0 ЮЭ9965-19-37208334 от 03.04.19
 09023/0 БН от 19.04.19
 09023/0 3 от 30.05.19
 09023/0 БН от 26.07.19
 09999/0 Б/Н от 17.02.17

К ГРАФЕ 31 (Описание и характеристики товара, таблица)

№г.	Наименование	Производитель	Марка	Модель	Тов. знак	Кол-во	Ед.изм	Размеры	Артикул	Серийные NN
1	СЕПАРАТОР СЛИВКООТДЕЛИТЕЛЬ РОТОР-ОСЦП-5/01, ТИП СЕПАРАТОРА-РАЗДЕЛИТЕЛЬ ТАРЕЛЬЧАТОГО ТИПА С ЦЕНТРОБЕЖНОЙ ВЫГРУЗКОЙ ОСАДКА; СОСТОИТ ИЗ СТАНИНЫ С ПРИВОДОМ, БАРАБАНА, ПРИЕМНО-ВЫВОДНОГО УСТРОЙСТВА, ПУЛЬТА УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССОМ СЕПАРИРОВАНИЯ И ГИДРОСИСТЕМЫ; ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ РАЗДЕЛЕНИЯ ПОДОГРЕТОГО ЦЕЛЬНОГО МОЛОКА НА СЛИВКИ И ОБРАТ С ОДНОВРЕМЕННОЙ ОЧИСТКОЙ МЕХАНИЧЕСКИХ ПРИМЕСЕЙ И МОЛОЧНОЙ СЛИЗИ, А ТАК ЖЕ ДЛЯ НОРМАЛИЗАЦИИ МОЛОКА ПО ЖИРНОСТИ; ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ: ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ 5000 Л/ЧАС, МОЩНОСТЬ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ 7,5 КВТ, ЧАСТОТА ВРАЩЕНИЯ БАРАБАНА 7000 ОБ/МИН, ТЕМПЕРАТУРА СЕПАРИРУЕМОГО МОЛОКА - НЕ МЕНЕЕ 42 °С, ЖИРНОСТЬ СЛИВОК - 35-90 %, ЖИРНОСТЬ ОБРАТА 0,03 %, ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: ДЛИНА 930 ММ ШИРИНА 685 ММ ВЫСОТА 1230 ММ	ООО "ЛУЧИК"	ОТСУТСТВУЕТ	РОТОР-ОСЦП-5/01	ОТСУТСТВУЕТ	1	ШТ	0.93 X 0.685 X 1.23	ОТСУТСТВУЕТ	00172

К ГРАФЕ 31 (6- Заявление на переработку)

ПЕРЕРАБОТЧИК и МЕСТО ПЕРЕРАБОТКИ:

ООО "ЛУЧИК"
 RU RU 123456, МОСКВА, Г.МОСКВА, УЛ.ПРОФСОЮЗНАЯ, Д.19,ОФ.1А

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ:

ООО "ЛУЧИК"
 RU RU 123456, МОСКВА, Г.МОСКВА, УЛ.ПРОФСОЮЗНАЯ, Д.19,ОФ.1А

НАИМЕНОВАНИЕ И КОЛИЧЕСТВО ПРОДУКТОВ ПЕРЕРАБОТКИ:

8421110000
 СЕПАРАТОР СЛИВКООТДЕЛИТЕЛЬ РОТОР-ОСЦП-5/01, ТИП СЕПАРАТОРА-РАЗДЕЛИТЕЛЬ ТАРЕЛЬЧАТОГО ТИПА С ЦЕНТРОБЕЖНОЙ ВЫГРУЗКОЙ ОСАДКА; СОСТОИТ ИЗ СТАНИНЫ С ПРИВОДОМ, БАРАБАНА, ПРИЕМНО-ВЫВОДНОГО УСТРОЙСТВА, ПУЛЬТА УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССОМ СЕПАРИРОВАНИЯ И ГИДРОСИСТЕМЫ

НОРМА ВЫХОДА ПРОДУКТА:

100%

СВЕДЕНИЯ О ЗАМЕНЕ ИНОСТРАННЫХ ТОВАРОВ ЭКВИВАЛЕНТНЫМИ ТОВАРАМИ:

